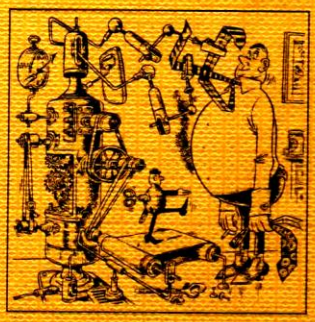
SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Humor in der Technik



VULKAN-VERLAG · ESSEN

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Dieses Buch enthält 202 Seiten und 69 Bilder
Gesetzt in 10/12 Press Roman, IBM Composer

ISBN 3-80276140-5

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichen Weg und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiter Verwertung vorbehalten.

© Vulkan-Verlag, Essen – 19 Printed in Germany
Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Vorwort

Damit wir uns nicht falsch verstehen…,

dieses kleine Buch wurde nicht mit einem kokettierenden Seitenblick auf den Nobelpreis für Literatur geschrieben – den gab es schon für Schlimmeres.

Es sollte auch nicht auf einen Satz durchgelesen werden, das würde den Leser in mancher Hinsicht überfordern. Lesen Sie es, wenn Sie Lust oder das Bedürfnis haben, in einer homöophatischen Dosis, und Sie werden so Humor, Gegenwart und Tradition der bunten Welt der Technik und der von ihr geprägten Arbeit kennen lernen.

„Ich bin schon über dreißig Jahre Fachjournalist", ließ uns ein durchaus ernst zunehmender Zeitgenosse wissen, den wir auf der Suche nach dem Humor in der Technik und der Arbeit trafen, „aber Humor in der Technik ist mir noch nie untergekommen!"

Wir aber meinen, dass gerade der Humor die Technik und die Arbeit menschlicher machen.

Deshalb haben wir intensiv nach dem Humor in der Technik gesucht, sind in einem unerwarteten Ausmaß fündig geworden und legen hier das Ergebnis unserer Suche vor. Dieses Buch soll dazu beitragen, die Technik menschlicher zu machen und nicht nur die Technik, sonder vor allem auch die mit ihr beschäftigten Menschen.

Das war das Ziel unseres Vorhabens.

Und sollten Sie gelegentlich glauben, verpflichtet zu sein, anstatt eines amüsierten, ein geringschätziges Lächeln über Ihre Gesicht huschen zu lassen, dann denken Sie bitte daran, dass Sie ja auch einmal alt und schwach werden.

Wir wollten jedenfalls ein ‚menschlich-technisches Buch' schreiben und so ist es gekommen, dass es sicherlich wie alle Menschen, seine Stärken und Schwächen hat.

C. & G. Schrön

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Inhalt

Vorwort 5
Wamnitzer entdeckt eine Marktlücke 11
„Hallo Leute…," 12
Thermisches Phänomen 14
Die Fehlkonstruktion 16
Radio Bremen 17
Wann kocht Wasser? 18
Unmögliches Patent 20
Es sagte…, ... 22
Das Experiment 23
Die Kantinenübung 24
Die Sache mit den Molekülen 25
Selbstgestricktes 27
Psychologie des Schleifens 29
Krawattenbindemaschine 31
Mahagoni 32
Ein Lob für den Kaiser 34
Ein Tritt vom Meister 35
Kleine Irrtümer großer Leute 36
Fachleute unter sich 39
Die deutsche Luft 41
Der gute Ton und der schlechte Tag 42
Also, dieser Kontakt 44
Anekdoten 46
Ein gelungener Abend 49
Die Weltraumfahrt 50
Bartstoppeleinseifundentfernungsmaschine 53
Irdische Verhältnisse 54
So wird das gemacht 56
Humor und Komik in der Prüfung 58
Die physikalischen Dinge 59
Die glücklichen Bohrer 59
Edisons Gastarbeiter 60
Das Ferngespräch 61

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Aufruf an die Techniker..... 62
Die kranke Lampe..... 62
Aufsatz über die Elektrizität..... 63
Neuer Baustoff..... 66
Die Leiter von El Alamein..... 67
Der alte Borsig..... 69
Theoretisch gesprochen!..... 70
Die Problemlösung..... 72
Es hat geklingelt..... 74
Der Forscher..... 76
Alles schon mal dagewesen..... 78
Das Ende einer Schraube..... 78
Die angeschnittene Halbwelle..... 80
Das nasse Telegramm..... 82
Manschettenknopfeinsteckmaschine..... 83
Meisengeier und die Auto-Waschanlage..... 84
Machen Sie sich nichts daraus! 86
Noch nicht fertig..... 87
Der erste Wecker..... 88
Leerrohre im Straßenbau..... 89
Es bleibt nicht aus..... 91
Der Flaschenteufel..... 95
Der synthetische Mensch..... 96
Betriebsbesichtigung..... 98
Mit Musik geht alles besser..... 100
Elektrische Morgenröte..... 102
Wie zu erfahren war..... 103
Oh, diese Kunden..... 106
Multimasch, Divimasch, und Addimasch..... 108
Die Gewichte..... 111
Schnürsenkelverknotungsmaschine..... 111
Unterwassermusik..... 112
Der liebe Gott ist kein Ingenieur..... 113
Die Fahne..... 114
Qualität ist..... 114
Besonderes Holz..... 116
Die Angst vor der alten Dame..... 117
Mit der Uhr in der Hand..... 119
Bunte Welt der Arbeit..... 121
Meisterliches..... 123

So sind die Auszubildenden heute!..... 125
Verblüffender Effekt..... 126
Sprachwunder und Zusatznutzen..... 127
Optimale Auslastung..... 128
Grünbier und die Automatik..... 130
Fusselbeck und der Engel..... 132
Mors certa, hora incerta..... 133
Eiskalte Mechanik..... 134
Ein ganz normaler Arbeitstag..... 135
Wie machen Sie das Licht aus?..... 137
Der Mensch und sein Lärm..... 139
Ein Mann, der immer Schwierigkeiten macht..... 140
Keine Zeit..... 141
Schwindel um Mitternacht..... 142
Alles relativ..... 143
Alles Ausreden..... 144
Erstens und Zweitens..... 146
Dann war da noch..... 146
Fultons Rausschmiß..... 147
Tizianrotes Erfolgserlebnis..... 148
Scheitelnachziehmaschine..... 151
Es soll diese Technik der Teufel doch holen..... 152
Alles schon mal dagewesen..... 153
Naturversuche..... 154
Die Geburt des Grubenhundes..... 156
Nur nicht verblüffen lassen..... 157
Alkohol..... 160
Die Sache mit der Farbe..... 161
Installationsprobleme..... 163
Taktik ist alles..... 165
Der Wurm..... 167
Mein Gott, Friedrich...!..... 169
Die alte Schraube..... 171
Das Objekt im Ruhestand..... 172
Das Gedächtnis der Menschen..... 172
Kegelabend..... 174
Eine kleine Filtergeschichte..... 176
Die Tagnachtlampe..... 178
Der Witz..... 179
Sinnvolle Alternative..... 179

Eine Geschichte ohne Ende..... 181
Betriebsanleitung für gesellige Veranstaltungen und Tanz..... 183
Die alte Standuhr..... 185
Antic-News..... 186
Nur nicht gleich aufregen..... 189
Fridolin und die Südfrüchte..... 191
Auf Glas gebettet..... 193
Da weiß man, was man hat..... 194
Kein Wunder..... 195
Keine Ahnung!..... 197
Die Entwicklung der Menschheit..... 199

Das Schönste an den Büchern
ist immer das, was man in sie
hineinliest.

- André de Fonquières -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

WAMNITZER ENTDECKT EINE MARKTLÜCKE

Mein Nachbar Wamnitzer ist, wie es schon seit langem zu erwarten war, jetzt vollends übergeschnappt. Heute morgen hat ein Tieflader unserer Bundeswehr vor seinem Haus gehalten und dreitausend Fallschirme in seinem Garten abgeladen.

„Nachbar Frech", kam Wamnitzer um die Mittagszeit an meine Tür, „könnte ich nicht tausend Fallschirme bei Ihnen einlagern?" Sein Keller war schon voll, wie er sagte. „Das können Sie, Wamnitzer", meinte ich und blieb dabei ganz ruhig, „aber sagen Sie mir um Himmels willen, was Sie mit so vielen Fallschirmen vorhaben?"

„Ich habe eine Marktlücke entdeckt und die Absicht, ein Geschäft aufzuziehen", erklärte Wamnitzer, „Deshalb habe ich diese ausgemusterten Schirme zu einem Spottpreis gekauft."

„Wenn Sie eine Fallschirmspringer-Schule eröffnen wollen, Wamnitzer", sagte ich, „da müssen Sie doch auch ein Flugzeug kaufen und dann macht Ihnen die Aufsichtsbehörde den Laden dicht, weil die Fallschirme ja bereits ausgemustert sind."
„Ich will aber keine Schule für Fallschirmspringer eröffnen", meinte Wamnitzer ungeduldig. „Ich beginne für den internationalen Markt eine Massenfabrikation von Bikinis!"

„Aha", sagte ich gelangweilt, „Sie wollen also aus den Fallschirmen erst einmal Bikinis machen", und dann erschrocken: „Wann waren Sie eigentlich zum letzten Mal beim Psychiater, Wamnitzer?"

„Dafür brauche ich nicht zum Psychiater zu gehen", meinte Wamnitzer, „ich habe da jedenfalls eine Marktlücke entdeckt. Ich gebe ja zu, dass ich da ein bisschen bei den Fallschirmjägern abgekupfert habe, aber ich sage Ihnen: Wamnitzers Bikinis werden eine Weltsensation!"

„Wenn die Mädchen am Strand wie Fallschirmjäger in Bikinis aussehen", meinte ich zweifelnd, „dann wird das bestimmt eine Weltsensation!"

In den nächsten Wochen gab es in unserer kleinen Stadt kaum ein Haus, wo nicht eine Nähmaschine ratterte und die Frauen die flinken Finger für Wamnitzer fliegen ließen. Die ganze Stadt war zu einer Fabrik für seine Bikinis geworden.

Unter dem Namen ‚Fallkini' vertrieb Wamnitzer die Dinger wirklich weltweit, revolutionierte die Bademode und war im Begriff, damit mehrfacher Millionär zu werden.

„Ich möchte nur mal wissen, was so besonderes an Ihren ‚Fallkinis' ist, Wamnitzer", sagte ich erstaunt. „Die Dinger sind doch genau so winzig und glänzend wie die früheren Bikinis?"

Nun sagen Sie bloß, Nachbar Frech", meinte Wamnitzer erstaunt, „Sie haben meinen Fallkini noch nicht ausprobiert? Sie scheinen ja wirklich hinter dem Mond zu leben!"

„Ich bin doch nicht so verrückt", regte ich mich auf, „und probiere so einen Fummel von Ihnen an. Wofür halten Sie mich eigentlich?"

„Sie sollen ihn ja auch nicht anprobieren", lächelte er wissend, „sondern ausprobieren. Wer allerdings so weltfremd ist wie Sie, für den ist mein Fallkini wirklich das ungeeignete Objekt!"

„Schau mal", sagte meine Frau, als sie mit einem atemberaubenden Bikini auf unsere Terrasse kam und dabei mit einem Aufhänger wedelte, der an den dem Bikini befestigt war, „ein echter Fallkini!"

„Wenn Sie sich die Sache reichlich überlegt haben", las ich auf dem an einer Schnur befestigten Anhänger des Fallkini, „dann zählen Sie langsam bis drei und ziehen dann kräftig an dieser Reißleine! – Ihre Wamnitzer-Fallkini-Collection."

„HALLO LEUTE...",

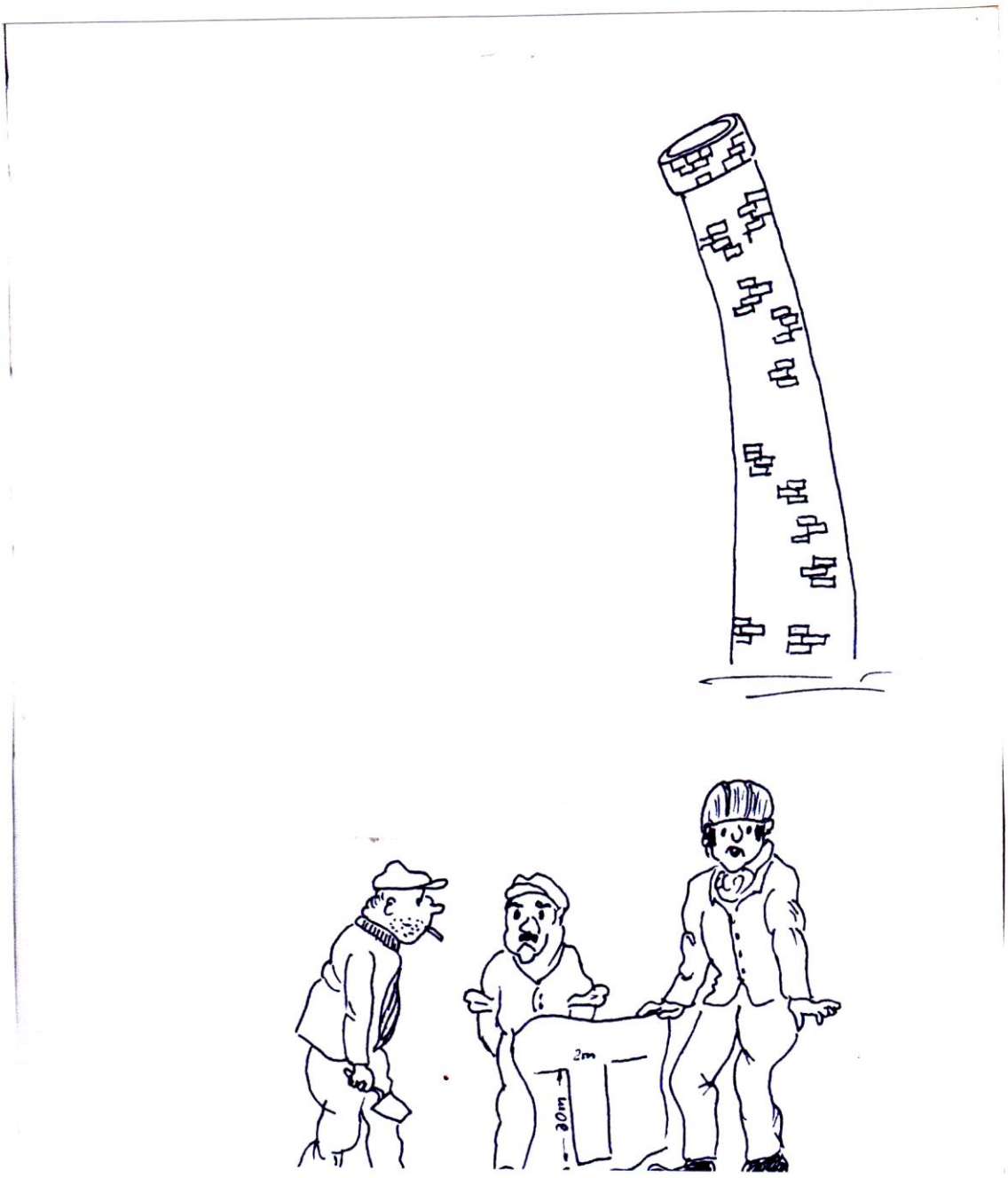
rief der Polier zu Beginn der Woche seine Maurer zusammen.

„Unser Auftraggeber will, dass wir hier in acht Tagen einen dreißig Meter hohen Fabrikschornstein hochziehen; das schaffen wir doch spielend!"

Die Leute murmelten zustimmend, dass sie das spielend schaffen würden.

„Hallo Leute", rief der Portier seinen Maurern zu, als der Fabrikschornstein gerade fertig war, „es tut mir ja auch leid, dass ihr die Arbeit umsonst gemacht habt, aber ich habe die Zeichnung verkehrt herum gelesen. Der Bauherr wollte nämlich einen dreißig Meter tiefen Brunnen gemauert haben."

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



THERMISCHES PHÄNOMEN

Es begann eigentlich ganz harmlos und damit, dass Herr Dipl.-Ing. Wallnitzer seine Hand zufällig auf den drehbaren Glaszylinder legt, durch den die durchsichtige Kühlschlange für die Kühlanlage der Lötmaschine lief. Der Glaszylinder war ziemlich warm!

Nun ist das eigentlich kein Phänomen an sich, aber die Seite, wo er eigentlich noch wärmer hätte sein müssen, nämlich da, wo die Sonne durch ein großes Fenster fiel, da war er angenehm kühl.

Dipl.-Ing. Wallnitzer stand versunken vor dem Glaszylinder und machte sich seine Gedanken.

So trafen ihn die Herren Ingenieure Brettschneider und Maßbauer, und man geriet unversehens in eine verhaltene technische Diskussion über das thermische Phänomen allgemein und insbesondere.

„Nein, nein, meine Herren", wehrte Dipl.-Ing. Wallnitzer ganz entschieden ab. „Ihre Theorie eines asynchronen thermischen Staus kann hier nicht zutreffen, da in diesem Fall die elementaren Voraussetzungen dafür fehlen!"

Die Herren machten einen etwas elementar verblüfften Eindruck, als ihre Theorie so einfach widerlegt wurde, mochten aber die Theorie des Herrn Dipl.-Ing. Wallnitzer nicht so ohne weiteres gelten lassen, dass es sich bei diesem Phänomen um das zufällige Zusammentreffen thermischer und mechanischer Gesetzmäßigkeiten handeln würde.

Die Herren Maßbauer und Brettschneider wünschten aufgeklärt zu werden.

Herr Dipl.-Ing. Wallnitzer referierte en gros und en detail etwa eine halbe Stunde lang über physikalische Probleme im allgemeinen und thermische Phänomene im besonderen, bis er sich hoffnungslos verheddert hatte.

Nach einer weiteren und umfangreichen Diskussion war man endgültig am Thema vorbei und hatte, wissenschaftlich gesprochen, den Faden verloren.

In diesem Augenblick erschien Herr Prächtig, seines Zeichens diplomierter Volkswirt und Inhaber der Firma, und wünschte kostendenkend zu wissen, aus welchem wichtigen Anlaß soviel Gehalt auf einem Platz versammelt war.

„Aber meine Herren", rief Herr Prächtig erstaunt, „das ist doch kein Problem, das werden wir gleich wissen!"

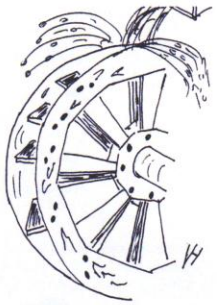
Er rief einen Vorarbeiter herbei.

„Wie kommt es", begehrte er zu wissen, „daß sich dieser Glaszylinder nur auf einer Seite erwärmt?"

Der Vorarbeiter, ob des akademischen Massenauftriebs zunächst etwas verwundert, erklärte den Sachverhalt.

„Ja, das ist so", sagte er, „damit sich der Glasyylinder gleichmäßig erwärmt, hat der Meister angeordnet, daß ich ihn jede Stunde einmal herumdrehen soll."

DIE FEHLKONSTRUKTION



In einem kühlen Grunde
Da steht ein Mühlenrad
Der Techniker ist verschollen,
Der's konstruieret hat.

Er hat es ausgesonnen
In mancher langen Nacht,
Hatt' alles kalkulieret
Und jedes wohl bedacht.

Mit Sinus, Cosinusses,
Mit Tang- und Cotangent,
Mit Diff- und Integralen
Und jedem Koeffizient.

Gemäß den Autoritäten
Hat er's aus Blech gemacht.
Und Blech ist's auch geworden,
Was er zustand' gebracht.

Die Wasser kamen und gingen
Und drehten das Rad nicht um.
Nun war's ihm, als ginge ihm selber
das Rad im Kopfe herum.

Das Rad stand stille und wollte
Trotz aller Mühe nicht geh'n.
Da ging der Techniker selber
und ward nicht mehr geseh'n.

(Unbekannter Autor)

RADIO BREMEN

„Um Gottes Willen, Hempel", flüsterte der Meister erschrocken, „was machen Sie denn da schon wieder?"

„Ich repariere die Bohrmaschine", meinte Hempel lächelnd, „als ich gerade ein Loch bohren wollte, da hat sie doch wirklich ihren Geist aufgegeben."

Der Meister sah, dass Hempel die Maschine zwar schon wieder zusammengebaut, aber doch noch einige Teile übrig behalten hatte, die auf der Werkbank herumlagen.

„Glauben Sie nicht", fragte er vorsichtig, „dass Sie da mehr Teile aus-, als eingebaut haben?"

„Meister", sagte Hempel leise tadelnd, „Glauben ist Wissen ohne Beweise, aber ich weiß schon, was ich tue."

„Wenn die Maschine wieder bohrt und nicht nur den Rasen sprengt", meinte der Meister über Hempels Worte erstaunt, „dann soll es mir schon recht sein."

Hempel zog gelassen die letzten Schrauben an. „Sie werden sich gleich wundern", sagte er überzeugt.

Aber der Meister war sowieso davon überzeugt, dass er sich bald wundern würde.

„Wir werden sie gleich ausprobieren", philosophierte Hempel vor sich hin, „und dann werden wir eine Bohrmaschine erleben, wie es sie noch nie gegeben hat."

„Passen Sie auf", erklärte er, ehe er den Stecker in die Steckdose steckte, „mit dem Ding in der Hand melde ich mich glatt zum Nobelpreis an".

Der Meister ging vorsichtig in Deckung, denn das wenigste was er erwartete, war ein alles vernichtender Lichtbogen; aber es sollte ganz anders kommen.

Die Bohrmaschine sagte: „Hier meldet sich Radio Bremen, beim letzten Gongschlag war es fünfzehn Uhr, sie hören jetzt die Wettervorhersage für morgen…"

WANN KOCHT WASSER?

Meisengeier baut einen Thermostat aus; er kann das, er hat es bei Meister Lerchentöter in der Lehrwerkstatt gelernt und in der Praxis schon öfter gemacht.

„Tag, Meisengeier, was machen Sie denn da Schönes?" wenn man vom Teufel spricht…, dann steht Meister Lerchentöter meistens schon hinter einem.

„Ich wechsle den Thermostat aus", berichtet Meisengeier stolz.

„Aha", meint Meister Lerchentöter interessiert, als hätte er noch nie einen Thermostaten gesehen, „und warum?"

Meisengeiser seufzt, der Alte hat doch mal wieder etwas vor!

„Der Thermostat ist hin", erklärt er vorsichtig.

„Wie merkt man eigentlich, dass ein Thermostat hin ist?" will Meister Lerchentöter nun wissen.

„Dann ist der Kreislauf des Kühlwassers nicht mehr gegeben", fühlt Meisengeier sich jetzt schon sicherer, „und das Wasser kocht!"

Meister Lerchentöter ist begeistert. „Toll, wie Sie das erklären, Meisengeier, wann kocht eigentlich das Wasser?"

„Wenn es pfeift", meint Meisengeier unbestimmt.
Aber Lerchentöter lässt nicht locker: „Und wann pfeift es?"

„Wenn der Thermostat klemmt", grinst Meisengeier hilflos.
„Nun mal Spaß beiseite", wird Meister Lerchentöter ärgerlich, „bei wie viel Grad Celsius kocht das Wasser?!"

Meisengeier überlegt. „Bei neunzig Grad?" bietet er an, aber der Schuß ging daneben.

„Wissen Sie Meisengeier", meint Meister Lerchentöter, „ich mache jetzt mal in aller Ruhe meinen Rundgang und Sie überlegen sich in aller Ruhe, bei welcher Temperatur das Wasser kocht!"

Lerchentöter entfernt sich ebenso unauffällig, wie er gekommen ist und Meisengeier entwickelt hektische Aktivitäten.

„Wann kocht Wasser?" fragt er einen Kollegen.

„Zwischen fünfundneunzig und hundert Grad", meint der und Meisengeier ist zufrieden, weiß er doch jetzt endlich, wann das Wasser kocht.

Er baut seinen neuen Thermostaten ein und ist gerade dabei einen Auspuff zu erneuern, als Meister schon wieder hinter ihm steht.

„Na, mein lieber Meisengeier", säuselt er, „wann kocht denn nun das Wasser?"

Stolz aber etwas unvorsichtig richtet Meisengeier sich auf und stößt sich dabei unwahrscheinlich am Kopf.

„Bei fünfundneunzig bis hundert Grad Celsius", knirscht er mit Tränen in den Augen.

„Meisengeier", staunt Meister Lerchentöter verblüfft, „ich glaube, Sie haben Ihren Beruf verfehlt. Sie hätten besser ein Institut für Volksbefragungen aufgemacht. Aber insgesamt sind Sie doch sehr gut, mein Lieber", lächelt Lerchentöter jetzt schon beinahe väterlich, „und was kocht bei neunzig Grad?"

„Der rechte Winkel", stöhnt Meisengeier und reibt sich seinen schmerzenden Kopf.

„Brav, Meisengeier", grinst Lerchentöter, Sie sollten in Zukunft vorsichtiger mit Ihrem Kopf umgehen, er scheint sehr empfindlich zu sein!"

UNMÖGLICHES PATENT

Da kommt ein Mann zum Patentamt und sagt: „Ich möchte eine Zeitmaschine zum Patent anmelden."

Und was sagt der Patentamtsangestellte?

Er sagt: „Haben wir uns nicht schon einmal gesehen?"

Der Mann sagt, das wäre schon möglich, müsse aber vor etwa zehn Jahren gewesen sein.

Dann kommt er zur Sache. Also, seine Zeitmaschine, hat eine Stufe eins, eine Stufe zwei und auch noch einen Overdrive. Einen Rückwärtsgang hätte sie natürlich auch noch, meint der Mann.

Das sei ja eine tolle Sache, erwidert der Patentamtsangestellte, denn ein Patent gäbe es nur für funktionsfähige Erfindungen und über die Patentfähigkeit habe nur er zu entscheiden, so meint der Patentamtsangestellte.

Der Mann karrt eine mittelgroße Maschine herein, auf der sie beide Platz nehmen.

„Welchen Gang wünschen Sie?" fragt der Erfinder.

„Den Rückwärtsgang natürlich", meint scherzhaft der Patentamtsangestellte.

Schon geht es zehn Jahre rückwärts in die Vergangenheit. Als die beiden dort ankommen, ist die Maschine weg, denn vor zehn Jahren war sie ja noch gar nicht erfunden, und die beiden Männer wissen auch gar nichts miteinander anzufangen, da sie sich vor zehn Jahren noch gar nicht kannten.

Aber zehn Jahre später kommt ein Mann zum Patentamt und sagt: „Ich möchte eine Zeitmaschine zum Patent anmelden."

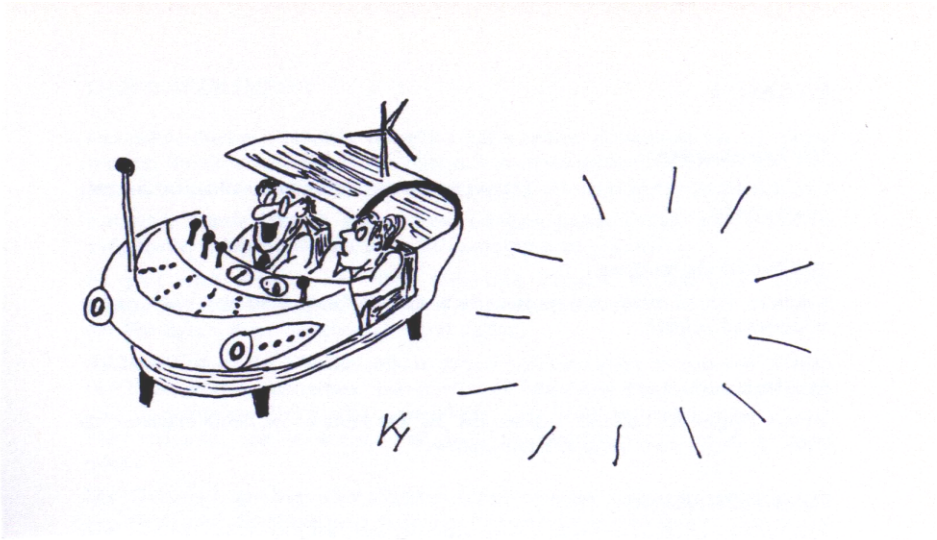
Und was sagt der Patentamtsangestellte?

Er sagt: „Haben wir uns nicht schon einmal gesehen?"

Der Mann sagt, das wäre schon möglich, müsse aber vor etwa zehn Jahren gewesen sein.

Dann kommt er zur Sache. Also, seine Zeitmaschine, hat eine Stufe eins, eine Stufe zwei und auch noch einen Overdrive. Einen Rückwärtsgang hätte sie natürlich auch noch, meint der Mann.

Das sei ja eine tolle Sache, erwidert der Patentamtsangestellte, denn ein Patent gäbe es nur für funktionsfähige Erfindungen und über die Patentfähigkeit habe nur er zu entscheiden, so meint der Patentamtsangestellte.



Der Mann karrt eine mittelgroße Maschine herein, auf der sie beide Platz nehmen.

„Welchen Gang wünschen Sie?" fragt der Erfinder.

„Den Rückwärtsgang natürlich", meint scherzhaft der Patentamtsangestellte.

Schon geht es zehn Jahre rückwärts in die Vergangenheit. Als die beiden dort ankommen, ist die Maschine weg, denn vor zehn Jahren war sie ja noch gar nicht erfunden, und die beiden Männer wissen auch gar nichts miteinander anzufangen, da sie sich vor zehn Jahren noch gar nicht kannten.

Aber zehn Jahre später kommt ein Mann zum Patentamt und sagt: „Ich möchte eine Zeitmaschine zum Patent anmelden." Und was sagt der Patentamtsangestellte…?

So kommt es, dass die Zeitmaschine längst erfunden ist, aber nicht bekannt werden kann, weil das Patentamt damit dauernd im Rückwärtsgang fährt!

ES SAGTE...

Der Betriebsleiter:

Geisterschicht nennt man die Tageszeit, wo nur der Nachtwächter im Betrieb anwesend ist.

Der Betriebspsychologe:

Karriere macht man, indem man sich den Aufstieg erkämpft oder jeden Widerstand aufgibt.

Der Sachbearbeiter:

Früher fingen die Märchen immer mit ‚Es war einmal' an, heute beginnen Sie mit: „Ich muß noch Überstunden machen."

Der Arbeitsmediziner:

Gerade unverheiratete junge Leute erkälten sich schnell; jeden Abend früh ins Bett und am Morgen, vor Arbeitsbeginn, dann schnell noch nach Hause…

Der Angestellte:

Seit die Gehaltsabrechnung elektronisch geschrieben wird, bekommt man jedes Mal einen Schlag, wenn man die Abzüge sieht.

Der Meister:

Meine Mitarbeiter achten natürlich auf eine humane Arbeitswelt, aber gelegentlich arbeiten sie auch.

Der grüne Politiker:

Arbeit, das ist auch noch so ein Umweltproblem, mit dem wir uns in der nächsten Zeit unbedingt beschäftigen müssen.

Der Frührentner:

Da schicken sie einen nun in die vorgezogene Altersrente, und dann hat keiner Zeit, zuzuhören, wenn man erzählen will, wie schön das ist.

DAS EXPERIMENT

Der schwedische Chemiker Berzelius hatte seinen Studenten einmal vorgeworfen, ihnen würde gerade das fehlen, was einen guten Chemiker eigentlich ausmachen würde: die gute Beobachtungsgabe.

Natürlich wurde lebhaft gegen diese Auffassung protestiert und Berzelius aufgefordert, den Beweis für seine Behauptung zu erbringen.

Er griff nach einer in der Nähe stehende Flasche, steckte einen Finger hinein und führte danach die Hand zum Munde, um durch das Ablecken der Flüssigkeit ihren Geschmack festzustellen.

Alsdann ließ er die Flasche reihum gehen und bat, jeder möge den Namen der Flüssigkeit aufschreiben. Dabei wies er besonders darauf hin, dass Auge und Geruchssinn allein nicht ausreichten, den Stoff zu bestimmen und das man vielmehr, wie in diesem Fall auch den Geschmack zu Hilfe nehmen müsse.

Die Studenten glaubten deshalb ganz sicher zu gehen, wenn sie wie Berzelius verfuhren und die Flüssigkeit nicht nur rochen, sondern auch kosteten, wobei freilich alle entsetzliche Gesichter schnitten, denn der Inhalt der Flasche roch nicht nur scheußlich, er schmeckte auch noch übler. Als alle gekostet hatten, brach Berzelius in lautes Lachen aus.

„Ich hatte doch recht, meine Herren", sagte er. „Keiner von Ihnen hat eine gute Beobachtungsgabe. Sonst hätten Sie nämlich merken müssen, dass ich zwar den Mittelfinger in die Flüssigkeit steckte, aber den Zeigefinger abgeleckt habe. Sie aber haben alle den benetzten Finger in den Mund gesteckt!"

Menschen, die immer die Unwahrheit sagen,
sind Lügner,
Menschen, die immer die Wahrheit sagen,
sind rücksichtslos.
- Victor de Kowa -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DIE KANTINENÜBUNG

Im Zuge innerbetrieblicher Information hatten die Pläne für den Kantinenbau schon seit längerer Zeit ausgehangen. Die Mitarbeiter sollten sich rechtzeitig damit vertraut machen.

„Unter Beachtung modernster Rationalisierung und technischer Neuerungen, liebe Mitarbeiter", hatte der Herr Direktor auf der letzten Betriebsversammlung wissen lassen, bauen wir die modernste Kantine weit und breit!"

Er erzählte noch von Ultraschallkochern und Heißdampfanlagen, sowie von superhygienischen Geschirrspülern, ehe er sagte: „Nur essen müssen Sie noch selber, das kann Ihnen die moderne Technik noch nicht abnehmen."

Die Mitarbeiter mussten sich, nach den Worten des Herrn Direktors auf ein Fließband stellen, das sie zunächst zur vollautomatischen Essensausgabe und dann zum nächsten freien Essplatz transportierte.

„Ich weiß nicht", stieß mich Meisengeier an und meinte leise: „Bisher hat mir das Essen ja immer richtig Spaß gemacht, aber jetzt habe ich auf einmal richtig Angst davor."

„Nehmen Sie sich zusammen, Meisengeier", flüsterte ich zurück, „was uns nicht umwirft macht uns stärker. Und sicher bekommen Sie auch weiterhin Ihren zweiten Nachschlag."

„Ich weiß nicht", meinte Meisengeier später lauter, „da werden mir automatisch Gulasch, Kartoffeln und Gemüse zugeteilt und damit fließe ich dann zu einem freien Essplatz…"

„Ganz geheuer ist mir das auch nicht", mischte sich Aumüller ein, „ob ich da noch meine zwei Portionen Pudding und gelegentlich einen Extraschlag Heringssalat bekomme?"

„Nur keine Sorge", versuchte ich die beiden zu beruhigen, „diese moderne Technik, verbunden mit einer noch moderneren Elektronik, macht doch so Vieles möglich!"

„Sie haben gut reden", meinte Meisengeier vorwurfsvoll. „Sie sind ja so etwas wie ein Allesfresser, aber unsereins als kultivierter Gourmand…"

So rückte der bedeutungsvolle Tag der Kantineneinweihung immer näher und es war der Herr Direktor persönlich, der zu einer allgemeinen Kantinenübung aufrief.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Ich freue mich, dass Sie alle gekommen sind", rief er, bevor er zur Essensausgabe ging. „Und damit Sie sehen, dass das Ganze eine Spielerei ist, mache ich es Ihnen jetzt einmal vor!"

Der Direktor schob seinen Betriebsausweis in den Registrierautomaten, klemmte sich dabei scheußlich die Finger und wurde sofort vom Fließband zum ersten Ausgabeautomaten gerissen.

Der erste Automat schlug ihm das Tablett über den Kopf, der zweite füllte ihm die Taschen mit gewürzter Soße und der dritte Automat drapierte ihn kunstvoll mit Spaghetti. Das Fließband steigerte seine Geschwindigkeit in neun Sekunden von null auf hundert Kilometer in der Stunde und schleuderte den Herrn Direktor zu einem freien Essplatz. Als er dort mit wenig Eleganz ankam, schob er zwanzig Tische und hundert Stühle in eine Ecke, zerbrach dabei einiges an Mobiliar, ehe er für einen Augenblick benommen liegen blieb.

„Liebe Mitarbeiter", sagte er schwach, als er wieder zu sich gefunden hatte, „verstehen Sie mich bitte nicht falsch, ich wollte Ihnen nur einmal vormachen, wie man möglichst nicht essen sollte!"

Dann meinte er noch, während er sich die Spaghetti vom Anzug pflückte, dass die Anlage natürlich noch justiert werden müsste.

Er wollte noch etwas hinzufügen, aber da servierte ein Automat den noch ausstehenden Nachtisch; quer durch die Kantine – und er traf genau!

DIE SACHE MIT DEN MOLEKÜLEN

„Eine Schweißmaschine soll das sein, wollte mir der Chef vorhin erzählen", amüsiert sich Daffke.

„Du wirst lachen", mein Jobke gelassen, das ist tatsächlich eine Ultraschall-Schweißmaschine."

„Seit wann schweißen wir denn Ultraschall?" will Daffke wissen, „wir stellen doch überhaupt keinen her?"

„Wir schweißen Kunststoff", erklärt Jobke friedfertig, „mit Ultraschall."

„Donnerwetter", sagt nun Daffke, „und wie funktioniert das?"

„Ich werde versuchen, dir das zu erklären", meint Jobke unternehmungslustig.

„Also, die Maschine schweißt mit Ultraschall, der die Moleküle in Schwingungen versetzt. Wenn der Ultraschall plötzlich abgeschaltet wird, dann verdichten sich die Moleküle so durcheinander, wie sie gerade sind, und die Kunststoffteile sind miteinander verschweißt. Hast du das begriffen?"

„Und die Moleküle lassen sich das gefallen?", will Daffke wissen.

Jobke erklärt noch einmal und ganz ausführlich, was der Ultraschall mit den Molekülen macht.

„Hast du es nun begriffen?" will er dann wissen.

„Ganz ehrlich gesagt", meint Daffke ungerührt, „ist es mir völlig egal, was dieser Ultraschall mit den Molekülen mach, ich hätte jetzt viel lieber eine kühle Molle."

SELBSTGESTRICKTES

„Sie müssen mir unbedingt helfen, Abraham", meinte Wamnitzer beschwörend, sonst springt uns der Kunde ab!"

Unsere Kunden springen immer", lächelte Abraham, „entweder springen sie ab, weil wir nicht liefern, oder sie springen vor Begeisterung in die Luft, weil wir liefern!"

„So sehr unterscheidet sich das gewünschte Gerät doch auch nicht von den in der Serie laufenden", nahm Wamnitzer einen neuen Anlauf und erklärte Abraham, was die Sonderwünsche des Kunden alles mit der Serienfertigung gemein hatten.

„Erzählen Sie mir lieber, wo die Wünsche des Kunden von der Serienfertigung abweichen", meinte Abraham betont harmlos. Wamnitzer brach eine Flasche Kognak an und reichte Zigaretten, ehe er zu erzählen begann.

„Na, hören Sie mal", staunte Abraham, „haben Sie denn noch nie etwas von der Entwicklung, der Konstruktion, der Auftragsbearbeitung und der Qualitätssicherung gehört?"

„Nein", log Wamnitzer und schob ihm den Kognak und die Zigaretten zu, „aber wenn in dieser Firma tatsächlich so etwas existiert und im ungeeigneten Augenblick wach werden sollte, dann werden Sie doch sicherlich damit fertig!"

„Also", erklärte Abraham dem Meister, „ich habe hier mal eine Stückliste gestrickt und einen Auftrag gehäkelt, fangen Sie schon einmal an, vielleicht kann ich Ihnen auch noch den Arbeitsplan und die Zeichnungen liefern, bevor die Geräte beim Kunden sind."

„Und was ist mit dem Kognak von Wamnitzer?" wollte der Meister konkret wissen.

Abraham zog die Flasche aus der Tasche und knallte sie auf den Tisch. „Sie Betriebsekel", knirschte er enttäuscht.

„Sie Konzernfiesling", schlug der Meister zurück, meinte aber einlenkend, dass Abraham einen mittrinken dürfe.

„Aber nur, damit es später nicht heißt, ich wäre hier in der Firma allein bestechlich", erklärte er vorbeugend.

„Diese Geräte, die Sie da bauen lassen", meinte die allzeit wache Fertigungssteuerung einige Tage später, „so ohne ordentlichen Arbeitsplan und Stückliste; was denken Sie sich eigentlich dabei?"

„Ich denke", meinte Abraham souverän, „dass der Meister noch etwas Kognak für euch hat."

So prügelte Abraham die Wünsche des Kunden von Wamnitzer in den nächsten Tagen durch einen halbwegs normalen Fertigungsablauf.

„Da habe ich doch tatsächlich eine schriftliche Belobigung von der Geschäftsleitung bekommen", erzählte der Chef einige Tage später Abraham.

„Das freut mich aber für Sie", meinte Abraham freundlich, „und denken Sie daran, Ich trinke Kognak und rauche Zigaretten!"

„Die Belobigung habe ich bekommen", erklärte der Chef, „weil wir diese Randtype von Wamnitzer so erfolgreich durchgezogen haben!"

„Man tut halt, was man kann", meinte Abraham bescheiden, „und wenn man bei der Geschäftsleitung damit auffällt, dann hat man ein warmes Gefühl – so, wie wenn man sich in die Hose gemacht hätte."

„Wie haben Sie das eigentlich bewerkstelligt?" wollte der Chef wissen.

„Den Auftrag und die Stückliste habe ich selber gestrickt", meinte Abraham stolz.

„Wahrscheinlich haben Sie dabei ein paar Maschen fallen lassen", überlegte der Chef, „jedenfalls hat die Endkontrolle die Geräte noch kurz vor dem Versand wegen fehlender Funktionstüchtigkeit gesperrt."

Es hat noch niemand etwas Ordentliches geleistet,
der nicht etwas Außerordentliches leisten wollte.
- Marie Ebner-Eschenbach –

PSYCHOLOGIE DES SCHLEIFENS

„Könnten Sie mir wohl bitte", sagt Pitter so höflich wie immer, wenn er von jemandem etwas will, „meinen privaten Schraubenzieher etwas nachschleifen?"
Sandmann stutzt einen Augenblick und denkt für sich, ‚warum schleift der sich seinen Schraubenzieher nicht selber nach, er ist doch Ingenieur?'

Aber Sandmann ist ein höflicher Mensch. „Selbstverständlich", sagt er, denn auch als Schlosser kann man ja nicht wissen, wann man vielleicht einmal einen Ingenieur missbrauchen kann. Sandmann schaltet also die Schleifmaschine ein, und in diesem Augenblick geschieht etwas, was weder Pitter noch Sandmann voraussehen können; es hupt irgendwo.

„Schade", versichert Sandmann glaubhaft. „aber jetzt habe ich Mittagpause. Am besten, Sie schleifen sich den Schraubenzieher eben selber nach, aber setzen Sie sich die Schutzbrille auf und vergessen Sie nicht, die Maschine wieder abzuschalten."

Sandmann ist weg und Pitter steht da, hat den Schraubenzieher in der Hand, die Schutzbrille auf der Nase und die Schleifmaschine vor sich.

‚Wie war das eigentlich noch einmal', überlegt er, ‚wie schleift man eigentlich noch einen Schraubenzieher nach?'

Pitter ist schon sehr lange Ingenieur und noch länger ist es her, dass er einmal einen Schraubenzieher nachschleifen musste.

Zunächst schleift er ganz vorsichtig und was dabei herauskommt, hat verblüffende Ähnlichkeit mit einem Meißel. So geht das also nicht. Pitter sieht sich vorsichtig um, denn er fühlt sich beobachtet und kein Mensch hat es gern, wenn er sich vor den Augen anderer blamiert.

Der zweite Versuch macht den Meißel zu einem Montiereisen und den Schraubenzieher um ein beträchtliches Stück kürzer. Pitter beginnt zu schwitzen, und sie Schutzbrille beschlägt von innen. Jetzt kann er nicht einmal mehr erkennen ob ihn jemand beobachtet und dabei schadenfroh grinst. Pitter besinnt sich darauf, dass auch theoretische Qualitäten ihre Berechtigung haben und dass niemand theoretisch und praktisch auf gleich hohem Niveau sein kann.

So etwas, was er nun geschliffen hat, das hat er ja noch nie gesehen, wundert sich Pitter.

Nun konzentriert er sich; das ist auch notwendig, denn an der Länge des Schraubenziehers gibt es nicht mehr viel zu schleifen.

Konzentration ist alles – letztlich bekommt der Schraubenzieher endlich jenen erforderlichen leichten Hohlschliff und die auf die richtige Breite gebrochene Kante.

‚Das wär's und gelernt ist gelernt', ist Pitter mit sich zufrieden und betrachtet wohlgefällig den etwas zu kurz geratenen Schraubenzieher. Dann schaltet er die Maschine ab und hängt sorgfältig die Brille auf.

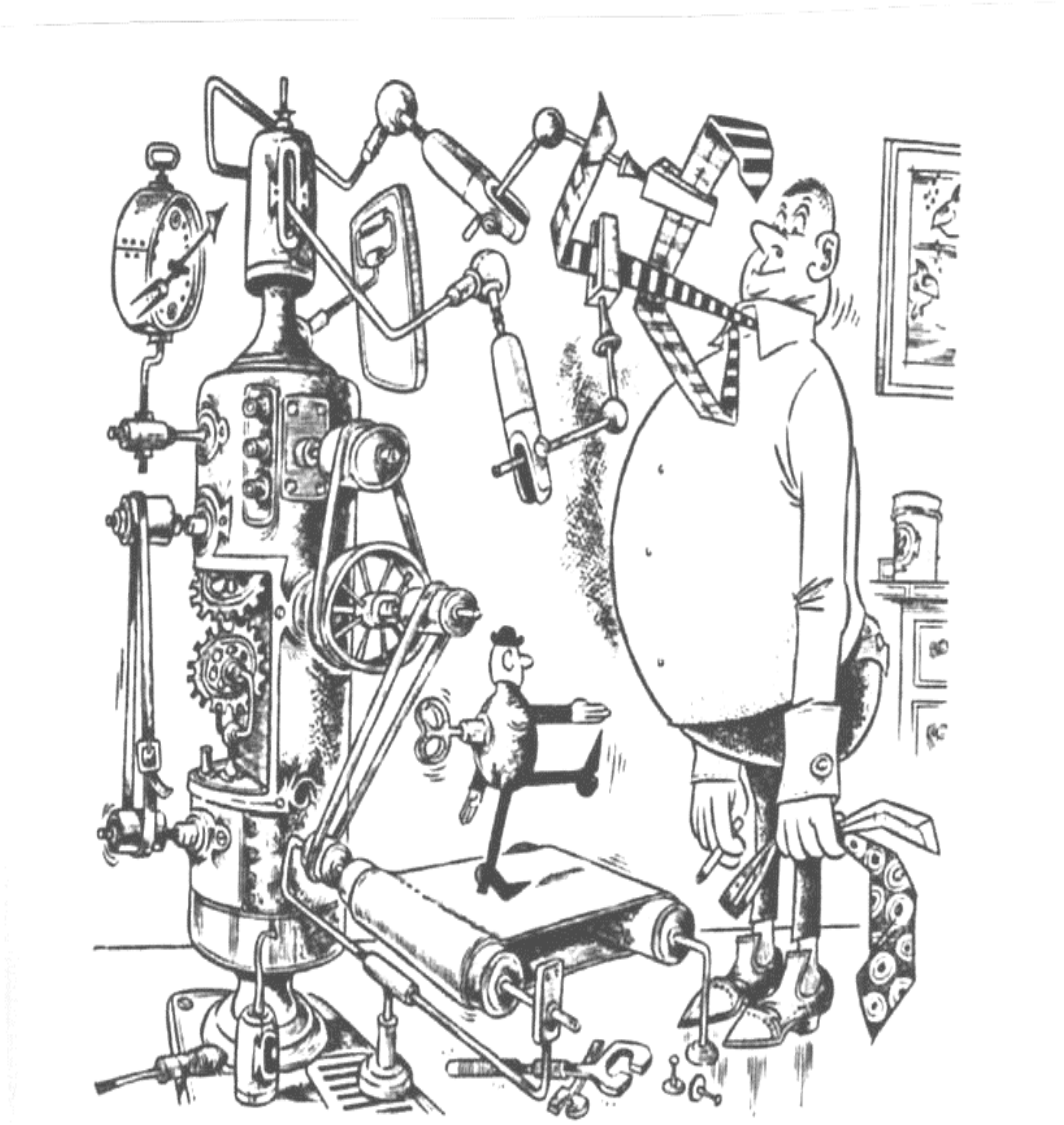
„Was wollte denn der Herr Pitter von Ihnen?" will nach der Pause der Meister wissen.

„Der wollte sich nur einen Schraubenzieher nachschleifen", meint Sandmann.

„Konnte er das denn?" wundert sich der Meister.

„Aber sicher", meint Sandmann überzeugt, „er ist doch schließlich Ingenieur!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



KRAWATTENBINDEMASCHINE

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

MAHAGONI

Da war der Prüfer Karlheinz Franzen,
zuständig für die Toleranzen.
Er prüft an einem alten Tisch,
die Toleranzen schnell und frisch.

Des Tisches Platte alt und lose,
da prüfte wohl schon Karl der Große,
den Franzen störte so was sehr:
„Hier prüf ich keine Toleranzen mehr!"

Es naht der Tischler Theo Tessen,
´ne neue Platte auszumessen.
Gemessen war's im Handumdrehen,
acht Wochen ward er nicht gesehen.

Den Franzen störte so was sehr,
„krieg ich denn keine neue Platte mehr?"
Darauf der Tischler Theo Thessen:
„Entschuldige, ich hab's vergessen!"

Der Franzen wartet noch acht Wochen,
dann hat den Braten er gerochen;
der Holzwurm, der hat keine Lust,
das habe ich gleich gewusst!"

Im Sturm nimmt er des Tischlers Bleibe,
und schaltet ein die Sägescheibe.
An Material nimmt er das Beste:
echt Mahagoni – ohne Äste.

Den Transport macht er geschwind,
dabei stört nur der Seitenwind.
Mit Müh und Not erreicht er so,
das Toleranzen-Prüfbüro.

Hammer und Nägel schnell beschafft,
den Rest erledigt Manneskraft.
Zuvor jedoch nach Väter Sitte,
die Brille auf des Tisches Mitte.

Er nagelt kreuz, er nagelt quer,
die Arbeit fällt ihm gar nicht schwer.
Nur einmal, als es leise klirrt,
guckte Franzen etwas leicht verwirrt.

Es war die Brille, die da klirrte,
und Franzen etwas leicht verwirrte.
Er dachte noch: „Was klirrt den da?
Das klang doch so nach AOK!"

Herein trat da und unterdessen,
der Tischlermeister Theo Thessen:
„Mein Freund, es ist des Schöpfers Wille,
daß Mahagoni härter ist als deine Brille!"

Sebastian Frech

EIN LOB FÜR DEN KAISER

Zu den unvergesslichen Gestalten der deutschen Technik gehört Oskar von Miller. Seine Verdienste um den Bau von Kraftwerken mögen eine Angelegenheit der Elektrotechniker sein, das von ihm geschaffene ‚Deutsche Museum' zu München ist als eine einzigartige Sammlung technischer Denk- und Merkwürdigkeiten ein Werk, das alle Techniker und nicht nur sie angeht. Miller hat um dieses Lieblingskind seines Geistes lange und zäh kämpfen müssen. Darüber sind zahlreiche Anekdoten im Umlauf, die teil wahr, teils erfunden, den Mann und seine leidenschaftlich verfochtene Idee humorvoll charakterisieren.

In der Bibliographie seines Vaters erzählt Walter von Miller folgende Anekdote: Bei der Grundsteinlegung des ‚Deutschen Museums' wollte der damalige Kaiser Wilhelm II. eine Stiftung machen und ließ bei Miller anfragen, was er sich wünsche. Miller bat sich das Schnittmodell eines Linienschiffs aus. Das wurde aber aus militärischen Bedenken zunächst abgelehnt, später aber jedoch genehmigt, da Miller von seinem einmal geäußerten Wunsch hartnäckig nicht abging. Nun wollte er darüber hinaus auch noch erreichen, dass das Modell so ausgeführt wurde, wie er es sich vorstellte. Eine passende Gelegenheit dazu fand sich, als der Kaiser bald darauf München besuchte.

Es gab zwischen dem Monarchen und Miller eine längere Aussprache, in der jeder zäh seine Ansichten über das Modell verfocht und Miller sich schließlich durchsetzte.

Seine Hartnäckigkeit hatte auf den Kaiser einen so nachhaltigen Eindruck gemacht, dass er bei dem nachfolgenden Essen zu dem bayerischen Regenten sagte: „Heute kann ich auf mich stolz sein; der Miller hat mich nicht nur gelobt, sondern er war sogar mit mir zufrieden!"

Es gibt nichts was schlimmer ist als
eine Niederlage – mit Ausnahme eines Sieges.
- Herzog von Wellington -

EIN TRITT VOM MEISTER

„Sie steht schon wieder, Meister", sagt Wamnitzer bedauernd und will damit andeuten, dass seine neue Drehmaschine – sie ist er ein Jahr alt – mal wieder Geist aufgegeben hat.

„Ich komme gleich", meint der Meister gehetzt, denn er muß noch dringend mit der Fertigungssteuerung telefonieren; die haben mal wieder in den Stücklisten radiert. Während der Meister telefoniert, geht Wamnitzer neben seiner Maschine in Wartestellung und raucht sich eine.

Der Chef kommt vorbei, richtet das Wort an Wamnitzer und so gibt ein Wort das andere.

„Herr Wamnitzer zählt mir gerade", empfängt der Chef den herbeieilenden Meister, „dass die Maschine immer wieder aussetzt und erst wieder anläuft, wenn Sie gegen den Schaltkasten getreten haben."

Etwas verlegen bestätigt der Meister diesen Sachverhalt und der Chef lässt einiges zu diesem Thema fallen, in der Richtung, was er von dieser Art der Betriebserhaltung halten würde.

Der Meister erzählt dem Chef etwas von langen Standzeiten, Produktionsausfällen, verfallenen Terminen und unnötigen Kosten, deshalb würde er lieber selber gegen die Maschine treten.

„Und die Maschine läuft wirklich nur wieder an". will der Chef wissen, „wenn nur Sie persönlich gehen den Schaltkasten treten?"

Der Meister gibt Wamnitzer stumm einen Wink und der tritt gegen den Schaltkasten, als wollte er die Maschine aus dem Fundament reißen. Doch die Maschine und das Fundament rühren sich nicht...

„Ich finde das zwar mehr als albern", meint der Chef, „aber wenn die Herren nichts dagegen haben, dann würde ich gerne mal mein Glück versuchen."

Die Herren haben natürlich nichts dagegen und der Chef nimmt einen Anlauf und holt gewaltig aus, dann donnert er vor den Schaltkasten, als wollte er ihn pulverisieren. Danach muß er gestützt werden und braucht einen Stuhl.

„Ich habe ja früher mal bei Null Fünf im Sturm gespielt", lächelt er etwas blaß um die Nase, „meine Elfmeter hätten Sie sehen sollen!"

Dieser Elfmeter des Chefs war allerdings nicht sehr erfolgreich, denn die Maschine steht immer noch und man hat den Eindruck, als wäre sie nun beleidigt und wollte für alle Zeiten stehen bleiben.

„So geht das wirklich nicht", meint der Chef nachdem er etwas Kognak und etwas Farbe bekommen hat.

„Ich meine, für hunderttausend Mark kann man doch eine Maschine verlangen, die zuverlässig arbeitet!"

Er wird einen Brief an die Firma schreiben, erklärt der Chef dem Meister und dem staunenden Wamnitzer, die soll das in Ordnung bringen, auf der Messe hätte man ja auch nicht vor die Maschine treten müssen.

„Aber bis die Leute vom Kundendienst das Ding mal ordentlich repariert haben, sollten Sie ruhig noch auf ihre bewährte Weise handeln."

Schließlich wären da noch die Auftragslage und die Kundentermine, die sich einfach nicht mit unnötigen Standzeiten vereinbaren lassen würden, meint der Chef, ehe er davonhumpelt.

Er sieht nicht mehr, wie der Meister lächelnd das Bein anwinkelt und leicht gegen den Schaltkasten kickt. Er hört auch nicht mehr, wie die Maschine leise summend ihre Arbeit aufnimmt.

„Wenn Sie wieder stehen bleiben sollte, Wamnitzer", sagt der Meister zufrieden, „dann kommen Sie und sagen mir Bescheid, ich bin in meinem Büro – ich habe nämlich auch noch etwas anderes zu tun, als gegen Maschinen zu treten!"

KLEINE IRRTÜMER GROSSER LEUTE

Wir haben zu Beginn dieses kleinen Buches behauptet, dass die Technik Ausdruck der Menschlichkeit, wenn nicht sogar des Menschseins ist.

Also ist der Humor in der Technik wie auf jedem Gebiet, menschlich und es wert, überliefert zu werden.

Vorrangig wichtig schien es uns bei der nachfolgenden kleinen Sammlung von Anekdoten, die zum Teil über hundert Jahre alt sind, die Tradition der Technik zu pflegen und das bedeutet für uns nicht, die Asche zu bewahren, sondern die Flamme zu erhalten.

Nur zu leicht kann der Eindruck entstehen, dass wir uns schon im Titel ‚Humor in der Technik' über die Technik und die damit befassten Menschen lustig machen wollen.

Auf der Suche nach der Wortschöpfung ‚Humor' sind wir auf verblüffende Weise fündig geworden.

Im Lateinischen von Feuchtigkeit und Saft herrührend, wurde das Wort später zu einer Charakterisierung vorwiegend heiterer Gemütsbeschaffenheit, Stimmung und Laune. Heute ist es jene menschliche Haltung, die in aller Wirklichkeit, auch wo sie unbedeutend und widrig ist, das Liebenswerte erkennt. Im Unterschied zu Ironie, Satire und Witz sind im Humor besonders die Seelenkräfte des Gemüts wirksam. Er kann sich also vom Fröhlichen und Gütigen bis zum Grimmigen wandeln.

Aber wir wollen uns ja hier mit den kleinen Irrtümern der großen Leute befassen; jener Wissenschaftler und Ingenieure, die das Technikbild unserer Zeit maßgeblich mit geprägt haben. Und wem das komisch vorkommt, dem sein gesagt, dass das Wort ‚Komik' aus dem griechischen kommt und dort ‚Komos' Festzug bedeutet, was erheiternd, lachenerregend, bisweilen aber auch befremdend wirkt.

Wir wollen hier keine Komödie machen, sondern ganz einfach die kleinen Irrtümer großer Leute darstellen.

Als Pionier und Wegbereiter moderner Kernphysik entwickelte Ernest Rutherford in seinem Labor in Cambridge viele bahnbrechende Entdeckungen, stellte Berechnungen auf und fand wesentliche Gesetze der Kernphysik.

Noch 1933 verwarf er den Gedanken, dass die im Atomkern vorhandene Energie jemals nutzbar gemacht werden könnte und zögerte, Einsteins Relativitätstheorie als Grundlage für das Verständnis der Entstehung dieser Energie anzuerkennen. Rutherford bezeichnete Spekulationen darüber, dass die Menschen eines Tages lernen könnten, mit der Energie aus dem Atomkern umzugehen, als ‚Geschwafel'.

Ebenso erwähnenswert ist auch der Irrtum des amerikanischen Astronomen Simon Newcomb, dessen Berechnungen über die Bewegungen von Himmelskörpern von erstaunlicher Präzision waren. Aber trotz dieser wissenschaftlichen Qualifikation schrieb er um die Jahrhundertwende eine Anzahl von Artikeln, in denen er behauptete, dass sich Maschinen, die schwerer als Luft sind, niemals von der Erde erheben könnten.

Noch nach den ersten kurzen Flügen der Gebrüder Wright in den Jahren 1903 bis 1905 hielt er unbeirrbar an dieser These fest, wonach Flugzeuge bedeutungslos seien und beharrte unverrückbar auf seiner Auffassung, dass es technisch unmöglich sei, flugfähige Fahrzeuge zu konstruieren.

Aber kehren wir zurück von der Luft auf das Wasser.

Als Professor für Naturphilosophie und Astronomie an der Universität in London sprach der gebürtige Ire Dr. Dionysos Lardner noch in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts die Warnung aus, dass es keinem großen Dampfschiff jemals gelingen würde, den Atlantik zu überqueren, weil es dafür mehr Kohlen brauchte, als es transportieren könnte. Aber schon im Jahre 1838 widerlegte die Fahrt der ‚Great Western' seine Behauptung.

Doktor Lardner war es auch, der die schreckliche Version heraufbeschwor, dass die Fahrgäste einer Eisenbahn bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h nicht mehr atmen könnten und ersticken müssten.

Einer der größten Irrtümer in der Geschichte der Weltraumforschung war wohl die Annahme der so genannten Marskanäle. Es war Percival Lowell, der 1894 ein astronomisches Observatorium in Arizona gründete und dort umfangreiche Untersuchungen über den Planeten Mars durchführte. Er begründete und bewies, dass der Mars von einem Netz unendlich vieler und gerade Kanäle, von denen er mehr als fünfhundert erfasst hatte, überzogen sei.

Die neueren Aufnahmen verschiedener Weltraumsonden beweisen heute, dass es diese so genannten Marskanäle auf der Marsoberfläche gar nicht gibt.

Abgesehen von diesem wissenschaftlichen Irrtum lieferte Lowell aber auf anderen Gebieten der Astronomie wertvolle Beiträge.

Man könnte allein mit diesen kleinen Irrtümern großer Leute auch aus Technik und Wissenschaft ein ganzes Buch füllen und es in eine Bibliothek liebenswerter menschlicher Schwächen stellen.

Lexikalisch wird der Begriff des Irrtums dahingehend definiert, dass es sich dabei um ein Urteil handelt, das sich als falsch erweist; aber auch als Fehlschluss, Sinnestäuschung, oder in der Wissenschaft als widerlegbare Hypothese.

Für uns ist und bleibt der Irrtum Ausdruck einer besonderen Menschlichkeit, ohne deren Vorhandensein unsere ganze Zivilisation in Frage gestellt wäre.

Es ist doch gerade der Irrtum, der zum Widerspruch herausfordert und nicht selten auf den richtigen Weg führt.

In diesem Zusammenhang sei es erlaubt, philosophisch zu fragen, ob nicht unter anderem die gesamte technische Entwicklung der Menschheit auf die Richtigstellung von Irrtümern zurückzuführen ist?

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

FACHLEUTE UNTER SICH...

„Hier soll er hin" sagt der Meister zu seiner Anschreiberin und schickt sie um Hammer und Nagel.

Was dahin soll, ist ein neuer Kalender, dessen graphische Gestaltung über Tag und Monat, sowie über die oberbayerische Bergwelt informiert.

Dreimal schlägt der Meister zu, zweimal auf den Daumen und einmal auf den Nagel, der daraufhin einen dekorativen Knick bekommt.

„Die Angelegenheit scheint sich auszuweiten", stellt der Meister fachmännisch fest, enteilt und kehrt mit einer Zange sowie einigen Stahlnägeln zum Kriegsschauplatz zurück.

Das bereits vorhandene Loch wird rationell als Führung genutzt. Das schont den Daumen und zeigt Erfolg, indem die Wand an jener Stelle das tut, was eigentlich dem berühmten Männeken auf dem Marktplatz zu Brüssel vorbehalten ist. Die Erscheinungen der EU treten eben überall zu Tage. In diesem Fall bekleckern sie des Meisters Krawatte, dann die Hose und als sie die Schuhe befeuchten, tritt der malträtierte Daumen in Aktion und unterbricht die Wasserzufuhr.

„Schnell einen Installateur"! ruft der Meister ebenso entschlossen wie fachkundig und verhindert damit eine Überschwemmung.

Der Installateur kommt, reicht dem Meister freundlich die Hand und wird so nun ebenfalls maß.

Jetzt halten beide ihre Daumen auf das Loch und brauchen deswegen noch einen Installateur. Der kommt, schließt zunächst das Ventil und behebt dann den Schaden.

Darüber hinaus erbietet er sich, den Nagel in die Wand zu schlagen.

Der Bitte wird freundlich stattgegeben und das Ergebnis ist ein Kurzschluß, der die ganze Abteilung in Dunkelheit versinken lässt.

Nun ritt ein Elektroinstallateur in Aktion, der den Kurzschluß behebt und den Nagel an anderer Stelle in die Wand schlägt.

Jetzt hängt der Kalender zwar, aber an einer Stelle, die man nur schlecht einsehen kann und der Meister riskiert, sich das Genick zu verrenken, wenn er mit Tag und Monat, sowie Matterhorn im Winter Blickkontakt aufnehmen will.

Wer jetzt aber hofft, dass nach Sanitär- und Elektroinstallateur nun noch ein Mediziner auftritt, um dem Meister das Genick zu richten, der muß enttäuscht werden.

Denn eines Tages fiel der Kalender samt Nagel von der Wand und der Meister sagte mit leisem Triumph in der Stimme: „Wenn ein Elektriker schon einmal einen Nagel ein-schlagen soll…!"

Es gehört zur Weisheit, gelegentlich ein
bisschen töricht zu sein.

- Wilhelm Raabe –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DIE DEUTSCHE LUFT

Im Jahre 1812 arbeitete der berühmte Physiker Gay-Lussac an seinen Forschungen über die Ausdehnung von Gasen. Alexander von Humboldt nahm lebhaften Anteil an diesen Untersuchungen.

Für ihre Experimente benötigten die beiden Gelehrten eine Anzahl dünnwandiger Reagenzröhrchen, die, wenn man sie aus Deutschland einführte, damals in Frankreich einem hohen Zoll unterworfen waren.

Humboldt gab nun bei der Bestellung der liefernden Firma für seinen gelehrten Freund den Auftrag, die Gläser am offenen Ende zusammenzuschmelzen und mit dem Vermerk zu versehen: ‚Vorsicht, deutsche Luft!'

Als das Paket auf dem französischen Zollamt ankam, war bei den Beamten guter Rat teuer. Sie wälzten die Zolltarife von vorn bis hinten, aber nirgendwo war offensichtlich, welcher Zoll für ‚deutsche Luft' zu erheben sei.

Es gab da offenbar eine Lücke in Zolltarif und die Sendung musste zollfrei abgegeben werden. Natürlich an die beiden Gelehrten welche die Luftbehälter sofort aufschnitten und wieder in Reagenzröhrchen verwandelten.

Humboldt hat sich noch lange diebisch über seinen glücklichen Einfall gefreut.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

DER GUTE TON UND DER SCHLECHTE TAG

„Sagen Sie mal, sind Sie nicht der Herr mit der roten Dyane?" der Herr wächst um zwei Meter und fragt mich empört, was mich sein Privatleben angehen würde.

So geht das also auch nicht! Dabei hat mein Chef erst kürzlich gesagt, als Meister einer Autoreparaturwerkstatt müsste man nicht nur den gutes Verhältnis, sondern auch einen guten Ton zu seinen Kunden finden.

„Was denn, diese rostige Ruine gehört Ihnen?" Der Kunde regt sich auf und meint, dass seine Frau noch lange keine rostige Ruine wäre.

Dabei habe ich die Dame in dem alten Klapperkasten gar nicht gesehen. Aber wenn Blicke töten könnten, dann wäre ich jetzt ein Fall für die Berufsgenossenschaft.

Also, so geht das nicht, das muß einmal in aller Deutlichkeit gesagt werden.

Rückfrage an die Werkstatt: „Was macht der Aussetzer von Herrn Doktor Meier?"

Herr Doktor Meier protestiert, er sei nicht Doktor, auch nicht Meier und habe auch keinen Aussetzer, sondern einen Einspritzer!

„Das ist ein Missverständnis", beruhige ich den Herrn, „ich meine ja gar nicht Ihre Wenigkeit, sondern den Herrn, der hinter Ihnen steht."

Der Einspritzer mit dem Aussetzer beruhigt sich und Doktor Meier erfährt, dass sein Aussetzer gar kein Aussetzer sondern eine verbogene Schwimmernadel war.

„Doktorchen", sage ich so höflich es mir noch möglich ist, „ein Vergaser ist kein Blind-darm, also bleiben Sie in Zukunft mit dem Skalpell vom Motor weg."

Doktorchen wirf mir einen Blick an den Hals, der mich um meine Mandeln zittern lässt.

Der Einspritzer: „Also wissen Sie, meine Frau…"
„Wollen Sie Ihre Frau oder Ihr Auto reparieren lassen?"

Das war wohl nicht der gute Ton, aber der Tag ist hektisch und die Situation klärt sich nur langsam.

Die Gattin des Einspritzers kommt nicht aus dem Auto, weit der Sicherheitsgurt klemmt.

Ein Griff, und die Dame steht im Freien. Großes Dankeschön.

„Aber ist bitte Sie, gnädige Frau, keine Ursache, wir stehen Tag und Nacht zu Diensten" – Penggg!!!

Der Einspritzer springt im Karree, wegen des angebotenen Nachtdienstes. Dabei war das nur so dahingesagt, wegen des guten Tons, den der Chef will. Ich glaube, ich muss ihn noch einmal genau fragen, was er eigentlich damit meint.

Nun kommt eine junge Dame mit Kinderwagen, der Wagen hat einen Achsenbruch; so etwas mache ich immer nebenbei.

Ein Griff zum Schweißbrenner, während die Dame ein Kind aus dem Wagen holt und dann noch ein Kind und schließlich noch ein Kind.

„Das sind ja Drillinge", staune ich, „sind die alle von Ihrem Mann?"

Den Brenner kann ich wieder wegräumen. Die Dame lässt woanders schweißen! Ich muß mich unbedingt zusammennehmen, so geht das jedenfalls nicht weiter!

Da kommt schon der nächste Kunde.

„Guten Tag, mein Herr!"
„Wie meinen Sie das?" faucht er zurück.

Jetzt weiß ich es endlich, es liegt gar nicht daran, dass ich den guten Ton nicht treffe – ich habe ganz einfach heute meinen schlechten Tag!

ALSO, DIESER KONTAKT…

„Sie kennen doch so ziemlich alles, was wir in unserem Haus herstellen", meinte Herr Direktor Missinger wohlwollend, als ich mich in seinem Büro meldete. „Haben Sie schon einmal diesen Kontakt gesehen?"

Damit legte er ein Stück Metall auf den Tisch, das geschnitten, gewinkelt und gelocht ist, es muß nur noch versilbert werden und schaut mich erwartungsvoll an.

Ich schaue erwartungsvoll den Kontakt an, aber er sagt mir nichts.

„Das könnte eine Referenz von 92-5-9788 sein", stelle ich zunächst einmal unbestimmt in den Raum.

„Wenn das so ist", meint Herr Direktor Missinger erfreut, „dann darf ich Ihnen einen Kognak anbieten."

Ich bekomme einen Kognak von Martell und der Herr Direktor eine Valium vom Werksarzt.

„Bei meiner Betriebsbegehung heute morgen", erklärt er mir, „komme ich an einer Maschine vorbei, die Tausende dieser Kontakte ausspuckt und wissen Sie, wo alle diese Kontakte hinkommen?"

„Ich weiß es nicht und vermute daher, dass sie zunächst einmal in der Galvanik versilbert werden.

„Falsch", ruft Herr Direktor Missinger, „die Dinger kommen alle direkt in den Schrott!"

„Das ist ja ein Ding!" rufe ich erstaunt, weil ich das Gefühl habe, dass das von mir erwartet wird.

„Genau", meint Missinger erleichtert, „und daher erteile ich Ihnen den Auftrag, dass dieses sofort abgestellt wird!"

Abstellen ist leicht, aber wie soll man etwas abstellen, von dem man nicht einmal weiß was es ist?

„Also, dieser Kontakt", sage ich zu meinen Kollegen.

„Noch nie gesehen", meinen die und arbeiten uninteressiert weiter

„Haben Sie schon einmal so einen Kontakt gesehen?" frage ich Meister Seidenweich in der Fertigung.

„Der muß wohl noch versilbert werden", meint der Meister, „aber gesehen habe ich den noch nicht – ist der von der Konkurrenz?"

„Er wäre besser von der Konkurrenz", sagte ich, „aber der Fall ist viel schlimmer, der Kontakt kommt vom Schrott!"

„Ach, Gottchen", meint Meister Seidenweich, „Missinger hat mal wieder zugeschlagen – aber das kann mich gar nicht mehr erschüttern", und geht zum Tagesgeschehen über.

„Jeden Tag muß ich Sie daran erinnern, sich einmal um diesen Kontakt zu kümmern", meint Herr Direktor Missinger vorwurfsvoll, „und immer sagen Sie mir. dass Sie noch nichts erreichen konnten."

„Seit wann erinnern Sie mich jeden Tag daran?" fragte ich provozierend.

„Seit gestern", meint Missinger einlenkend, „aber Sie müssen doch zugeben…"

Ich bin in der Stimmung, alles zuzugeben; ich würde sogar zugeben, dass ich allein an der Weltwirtschaftskrise schuld bin. Ich habe die Schnauze voll, wie man so unter uns Insidern sagt.

„Warum lassen Sie eigentlich diese verdammten Kontakte über die Maschine laufen?" fragte ich den Arbeiter an der Maschine, „die immer noch ununterbrochen Kontakte ausspuckt, die alle auf dem Schrott landen."

Der Mensch sieht mich an, als hätte ich nicht alle Tassen im Schrank.

„Aber das ist doch kein Kontakt", sagt er vorsichtig und zurückhaltend, „das ist doch ein Abschnitt, der bei der Herstellung der Brücke für das Gerät 1180 entsteht und anschließend sofort zum Schrott geht."

Denken ist die schwerste Arbeit, die es gibt.
Das ist wahrscheinlich der Grund, warum sich
so wenige damit beschäftigen.
- Henry Ford –

Anekdoten

Die Reifen und die Unreifen
Professor Hans Meyer, der an der deutschen Universität in Prag Chemie lehrte, war ein mehr als wohlbeleibter Mann, der darum von seinen Studenten ‚die Tonne' genannt wurde. Als er eines Tages den Hörsaal betrat, hatten die jungen Leute beziehungsreich eine Tonne auf die Tafel gemahlt.
„Sie irren, meine Herren", sagte Meyer lächelnd, als er die Zeichnung sah. Eine Tonne ist immer von Reifen umgeben, ich hingegen von Unreifen!"

Einsteins Ansicht
Der Physiker Albert Einstein erklärte einmal einem Freund, was alles aus seiner Relativitätstheorie entstehen könnte. „Eins weiß ich genau: Wenn alles gut geht, werden die Deutschen sagen ich bin ein Deutscher, und die Franzosen werden sagen, ich gehöre der ganzen Welt. Wenn es aber schief geht, dann werden die Franzosen sagen, ich bin ein Deutscher, und die Deutschen werden sagen, ich bin ein Jud."

Kieselsteine im Weltraum
Der Zukunftsforscher und Bestseller-Autor Karl Steinbuch wurde in einer Debatte über die Schulreform in der Bundesrepublik um ein Urteil gebeten. Bevor er auf sachliche Vorschläge zu sprechen kam, sagte er: „Zunächst einmal steht fest: Hätten die Amerikaner die Raumfahrt so ungeschickt angefasst, wie wir das Bildungsproblem, dann hätten sie noch nicht einmal einen Kieselstein im Orbit."

Opfer der Wissenschaft
Pierre und Marie Curie erhielten 1903 gemeinsam den Nobelpreis für Physik, doch als Frau Curie ihn 1911 außerdem noch allein für Chemie zugesprochen bekam, herrschte Neid unter den Berufskollegen. Auf einer Gesellschaft wurde im Beisein der doppelten Preisträgerin direkt dagegen Stellung genommen. Da reckte Marie Curie ihre durch Radiumeinwirkung verbrannte Hand und sagte: „Sehen Sie, meine Herren, dieses Opfer hätte ich der Wissenschaft nicht gebracht, wenn mir der Nobelpreis nicht die Mittel dazu gegeben hätte."

Ein Bier für den Herrn
Der Chemiker Robert Bunsen wurde bei seinen Vorlesungen öfter durch einen Studenten gestört, der dabei geräuschvoll sein Frühstücksbrot verzehrte. Als das wieder einmal geschah, läutete Bunsen nach dem Pedell und sagte: „Bringen Sie dem Herrn einen Krug Bier. Ich kann es nicht mit ansehen, wie er seine Schnitten so trocken hinunterwürgt."

Die ganze Relativitätstheorie
Der italienische Physiker Enrico Fermi erklärte Freunden die Relativitätstheorie so: „Denkt an eure Hochzeitsreise. An vierzehn Tagen Flitterwochen. Und dann stellt euch die Flitterwochen mit eurer Frau vor, wie sie jetzt ist. Da habt ihr die ganze Relativitäts-theorie!"

Heisenbergs Stil
Der Physiker Werner Heisenberg bestand darauf, das jedes Wort, das von ihm wiedergegeben wurde, hundertprozentig stimmte und erklärte das einem Journalisten folgendermaßen: „Natürlich bilde ich mir nicht ein, immer nur druckfertige Sätze zu formulieren, im Gegenteil, ich bin überzeugt, dass ich oft Unsinn rede, aber der Unsinn hat dann wenigstens meinen eigenen Stil!"

Raketen und Kinder
Zu der Zeit, als die sowjetischen Weltraumerfolge den amerikanischen Wissenschaftlern viel zu schaffen machten wurde auch Wernher von Braun nachdrücklich gedrängt, sein Programm zu beschleunigen. Was man dabei von ihm erwartete, umschrieb von Braun so: „Begreift doch bitte, dass ihr Unmögliches von mir verlangt. Ich kann doch nicht mittels neun schwangerer Frauen in einem Monat ein Kind in die Welt setzen!"

Ein großer Irrtum
Der Physiker Walter Nernst, machte sich mit seinen Ansichten über andere Gelehrte nicht immer Freunde. So sagte er einmal über Max Planck: „Planck, ja, Planck ist ein Mann der mit vierzig Jahren seinen ersten selbständigen Gedanken gehabt hat." Nernsts subjektive Urteile waren so bekannt, dass Sie, wegen ihrer großen Bissigkeit, oftmals provoziert wurden. Als man ihn einmal über Kant ausfragte, sagte er gelassen: „Oh, ja, Kant! Kant ist ein großer Irrtum!"

Der alte Charlie
Kurz vor seinem Rücktritt sagte Charles W. Eliot, der Präsident der Harvard University: „Als ich mit fünfunddreißig Jahren schon zum Präsidenten gewählt wurde, gab ich mich wohl zu würdig und zu streng und die Studenten sagten von mir: ‚Dort geht der alte Eliot.' Jetzt bis ich fünfundsiebzig und die jungen Leute sagen: ‚Dort geht Charlie'."

Der Historiker ist ein Reporter, der
überall nicht dabei war, wo etwas
passiert ist.
- G.B. Shaw -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

EIN GELUNGENER ABEND

Lerchentöter war bei seinem Chef zu einer Party eingeladen und bedankt sich am anderen Morgen dafür persönlich.

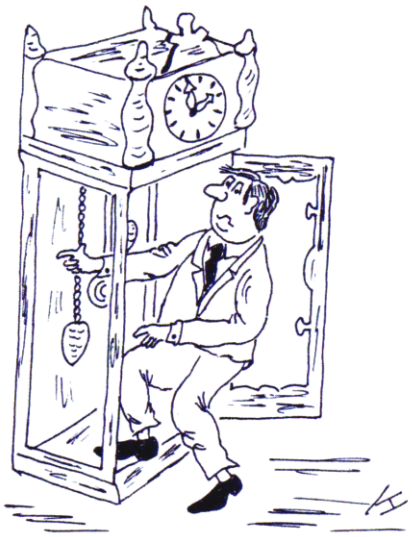
„Ich hatte wohl etwas mehr getrunken, als mir gut tat", lächelt der Chef entschuldigend, „trotzdem hoffe ich aber, dass Ihnen die Party gefallen hat."

Lerchentöter meint, es wäre die bisher beste Party gewesen, die er erlebt hätte.

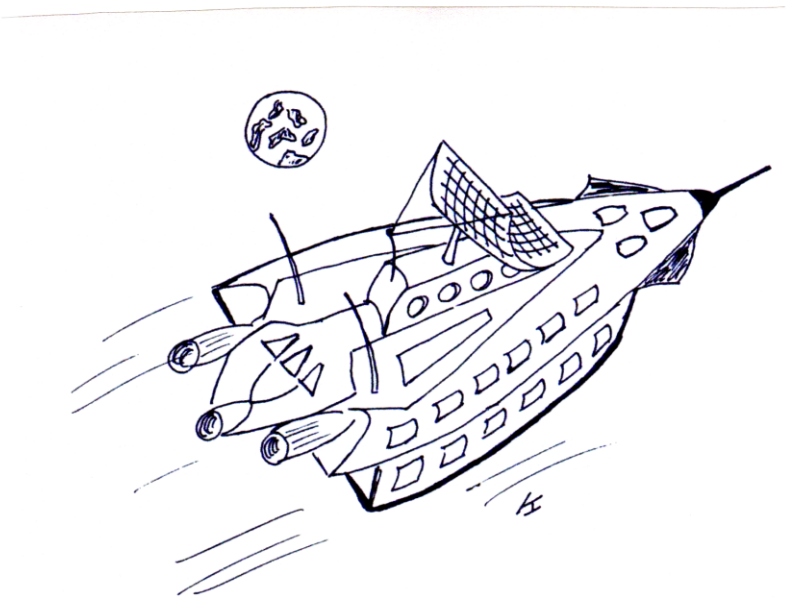
„Und was hat Ihnen besonders gefallen?" fragt der Chef.

Lerchentöter ziert sich angemessen und der Chef wendet alles auf, was er an Menschenführung gelernt hat um zu erfahren, was Lerchentöter so sehr an der Party gefallen hat.

„Als Sie in die alte Standuhr kletterten", sagt Lerchentöter schließlich, um für mich ein Taxi herbeizutelefonieren."



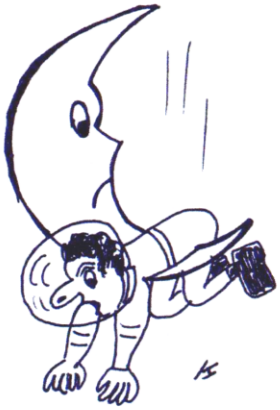
Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001



DIE WELTRAUMFAHRT

Der Mensch war solang erdgebunden
Bis der Benzinmotor erfunden.
Ihm danken wir die Fliegerei,
Denn ohne ihn wär's Stümperei.
Und viele, viele Jahre später
Sind's Energien aus dem Äther,
Die sich die Technik hat verschafft
Als ideale Antriebskraft.
Die Strahlung aus der Sternenwelt
Sie in den Dienst der Technik stellt.
Mit Kraftreserven solcher Art
Begann die Zeit der Weltraumfahrt.
Nun gab es bald kein Halten mehr.
Das Raumschiff, obwohl groß und schwer,
Erhob sich spielend in die Lüfte

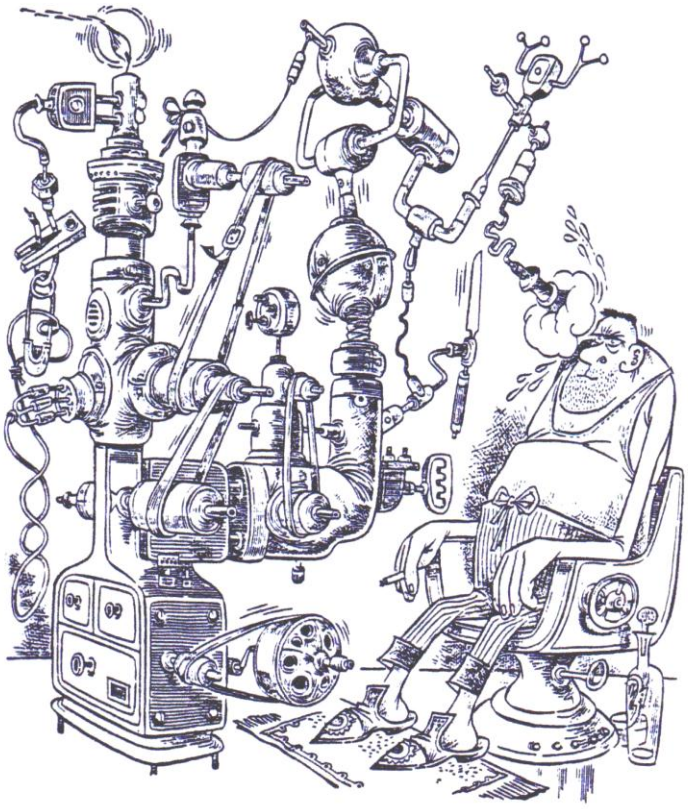
Und überwand die Weltraumklüfte.
Wie Atemluft und Heizung, Licht
So fehlte auch der Kraftstrom nicht.
Solang das Schiff im Raume flog
Es diesen aus dem Äther sog.
Die Außenhaut, wie Glas so klar,
Doch fester noch als Stahl sie war.
Im Innern sah man die Maschinen,
Die ihm zum Flug ins Weltall dienen,
Aus der Materie Kräfte ziehn
Durch Umsetzung in Energien,
Und umgekehrt kann man natürlich
Das gleiche tun kontinuierlich.
So wurde denn unendlich fast
Aktionsbereich und Tragelast.
Und dann die Schallgeschwindigkeit,
Sie betraf man meilenweit.
Bisher nur interplanetar,
Nun ausgedehnt interstellar
Wurd' der Verkehr. Und der Tourist
Erlebte jetzt in halber Frist,
Die er zur Venus einst bedurfte,
Daß seines Raumschiffs Kufe schlurfte
Auf dem Gestein des Sternes da,
Den man nicht mal im Fernrohr sah.
Vor Jahren war man abgeflogen,
Nach Reiseplänen wohl erwogen,
Ganz wie der Wiking es bezweckte
Als einstmals Neuland er entdeckte.
Von Stern zu Stern war man geeilt,
Doch nirgends hatte man verweilt.
Es hätte sich auch nicht gelohnt,
Denn alle waren unbewohnt.
Die Schöpfung ist, es scheint fast so,
Im Grunde doch gewaltig froh,
Daß sie beschränkt hat auf die Erde,
Die infernal'sche Menschenherde.
Die Erde wär' ein Paradies,
Wenn endlich sie der Mensch verließ.
An allem Jammer, allem Schwindel



Ist Schuld allein nur dies Gesindel.
Je mehr die Menschheit schreitet fort,
Ihr umsomehr das Herz verdorrt.
Und die Proportionalität
Sie leider, leider uns verrät,
Daß man auf falschen Bahnen reist,
Selbst wenn man um Gestirne kreist.
Magnetelektrisch war im Äther
Ein großer Aufruhr darum später
Als man gedacht, fuhr man zurück.
Und hatte auch immenses Glück.
Insofern als nach Tag und Jahr,
Man wieder auf der Erden war.
Obwohl sie nun dreitausend schrieben,
Die Menschen sich nicht unterschieden
Von denen wie sie heutzutage –
Sie waren genau vom gleichen Schlage.
Nichts hat vermocht sie zu bekehren
Und eines bessren zu belehren.

Words

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



BARTSTOPPELEINSEIFUNDENTFERNUNGSMASCHINE

IRDISCHE VERHÄLTNISSE

Erst nach Verlassen der himmlischen Kleiderkammer, wo man ihm gegen Unterschrift ein langes weißes Hemd, einen Heiligenschein und zwei Flügel ausgehändigt hatte, war Herr Jonathan sicher, daß er tatsächlich im Himmel und nicht, wie er zunächst befürchtet hatte, in der Hölle gelandet war.

Der Himmel war zwar noch nicht das Paradies, das durfte man erst nach eingehender Prüfung von Personalien und vergangenen Lebenslauf betreten, aber auch die Vorstufe war schon sehr vielversprechend.

Nur, so fand Herr Jonathan, war es jedenfalls teuflisch kalt hier oben.

Daß es sehr kalt sei fand auch Petrus, der von Herrn Jonathan darauf angesprochen wurde. „Was sollen wir machen?" sagte er zu Herrn Jonathan, „die Hölle ist zwar vertraglich verpflichtet, uns Wärme zu liefern, aber bei den heutigen Tarifen für Energie kommen die natürlich mit ihrer langfristigen Kapitalbedarfsrechnung nicht mehr zurecht. Da werden wir einfach abgeschaltet!"

Herr Jonathan meinte, er sei früher auf der Erde Installateur gewesen und durchaus in der Lage und auch bereit, dem Himmel seine eigene Heizanlage zu bauen.

Daraufhin ließ Petrus alles liegen, eilte an das himmlische Telefon und verkündete seiner vorgesetzten Dienststelle: „Sie werden es vielleich nicht glauben, aber jatzt ist zufällig doch ein Installateur in den Himmel gekommen und der ist auch bereit, uns eine eigene Heizungsanlage zu bauen!"

Der zu diesem Zweck von der himmlischen Direktion abkommandierte Erzengel eilte so schnell herbei, daß ihm bei der Landung der Heiligenschein verrutschte und sein langes weißes Hemd eine Dreiangel bekam.

Das Ergebnis dieser Besprechung auf höherer Ebene war, daß Herr Jonathan den Auftrag erhielt, für den Himmel und das Paradies eine Heizungsanlage zu bauen.

Zunächst richtete man für die Materialien, ohne die auch im Himmel keine Heizungs-anlage gebaut werden kann, ein himmlisches Beschaffungsamt ein. Dazu kam eine dringend erforderliche himmlische Aufsichtsbehörde, für die man einen Engel der Oberstufe als Leiter einsetzte und zum Erzengel ernannte, da er schon mehr als zehntausend Flugstunden absolviert hatte und also ohnehin befördert werden mußte.

Ein himmlisches Arbeitsamt, eine Gewerkschaft, ein Arbeitgeberverband, eine Kartellbehörde und eine himmlische Public-Relatioins-Abteilung waren die tragenden Säulen des himmlischen Heizungsbaues.

Außerdem berief man eine Tarifaufsicht, eine technische und eine kaufmännische Kalkulationsabteilung und was man sonst noch so braucht, wenn man im Himmel eine Heizung bauen will. So machte der Bau der himmlischen Heizungsanlage große Fortschritte, vor allem, als nach vier Jahren das erste Ventil geliefert und von allen himmlischen Aufsichten geprüft und für den Einbau freigegeben wurde.

Diesen schönen Erfolg nahm man zum Anlaß, mit allen Engeln, die irgendwie mit dem Bau der himmlischen Heizungsanlage befaßt waren, einen zweiwöchigen Betriebsausflug in das Paradies zu machen.

Lange, nachdem Herr Jonathan auf Grund seiner Verdienste in das Paradies berufen und zum Erzengel befördert worden war, bestand die himmlische Heizungsanlage ihren ersten Probelauf.

Als Ehrengast einer erlauchten Festversammlung hielt Herr Jonathan die Festrede, die er mit den denkwürdigen Worten schloß: „Mit der Inbetriebnahme dieser himmlischen Heizungsanlage haben wir nicht nur unsere Unabhängigkeit von der Wärmeversorgung durch die Hölle bewiesen, nein, wir haben auch nun auch auf dem Gebiet der Verwaltung im Himmel irdische Verhältnisse eingeführt!"

Der Mensch überwindet Hindernisse, um
endlich Ruhe zu haben, und findet dann
nichts so unerträglich wie Ruhe.
- Henry Adams -

SO WIRD DAS GEMACHT

Für Ingenieur Lerchentöter, Betriebsleiter einer kleineren Firma, gab es eigentlich nichts, was unmöglich war.

„Nein, Herr Pitter", sagte er deshalb auch kathegorisch, „so ein qualifizierter Werkzeugmacher wie Sie, der müßte doch auf unserer alten Drehmaschine noch ein maßhaltiges Lager hinbekommen."

Wenn Lerchentöter seine Mitarbeiter mit ‚Herr' anredet, dann ist in der Regel Gefahr im Verzug, aber Pitter hatte sich so in Rage geredet, daß er diesem Warnzeichen nicht die nötige Bedeutung beimaß.

„Der alte Kasten ist so ausgeleiert", meinte er, „da kriegen sogar Sie nichts mehr auf ein Hundertstel hin – mit einigem Glück vielleicht noch auf ein Zehntel!"

„An dieser Bank habe ich noch Drehen gelernt", meinte Lerchentöter, und Verachtung über so wenig Sachverstand schwang dabei in seiner Stime.

„Alt genug ist der Kasten ja dafür", trumpfte Pitter auf, und die gepflegte fachliche Konversation nahm ihren Verlauf, bis Lerchentöter mit Pitter in die Schlosserei ging, „um den Leuten mal zu zeigen, wie man so etwas macht", wie er bei solchen Gelegenheiten gerne zu sagen pflegte.

Sorgsam und unter den mißtrauischen Blicken Pitters, spannte er den Rohling in das Futter, das wirklich schon nicht mehr ganz mittig lief, und den Drehstahl in die Aufnahme.

Schließlich hatte er so etwas schon einmal gelernt, in der Zeit, als er sich vom Schlosser zum Betriebsleiter hochgearbeitet hatte.

Sorgfältig traf er seine Vorbereitungen über das laufende und langsam Form annehmende Werkstück. Im Grunde genommen war es nämlich wirklich so, daß der Bestand der Firma weniger dem Verdienst der Firmeninhaber und mehr der Arbeit Lerchentöters zuzuschreiben war.

Sorgfältig und fast schon eifersüchtig beobachtet Pitter jeden Hand Handgriff seines Chefs, aber es gab nichts zu sehen, was auch nur zur leisesten Kritik häte Anlaß geben können.

„So wird das gemacht", meinte Lerchentöter leichthin, als er das fertige Lager vermessen hatte und drückte es Pitter in die Hand.

„Da ich Ihnen aber nicht immer helfen kann, hane ich schon vor einigen Woch eine neue Drehmaschine bestellt, die kommt in den nächsten Tagen."

Mit diese Worten ließ er einen fassungslosen Pitter zurück, dem, ob der eigenen Blamage Tränen der Wut in den Augen standen.

Einige Tage später und weit nach Mitternacht, sah der Pförtner noch Licht in der Schlosserei und hörte verdächtige Geräusche.

Vorsichtig öffnete er die Tür und sah Lerchentöter an der neuen Drehmaschine arbeiten.

„Sie, Herr Lerchentöter?" staunte er, denn er war noch nicht lange in der Firma.

„Ich bin es", meinte Lerchentöter leichthin, „ich übe nur ein bißchen auf der neuen Drehmaschine und ich hoffe, daß Sie darüber den Mund halten. Es geht nämlich nicht an, daß ich mir von meinen Leuten vormachen lassen, wie man richtig damit arbeitet!"

HUMOR UND KOMIK IN DER PRÜFUNG

„Können Sie mir sagen", wird der Prüfling gefragt, „ob eine eiserne Kugel auf Quecksilber schwimmen kann?

„Ich kann mich im Augenblick beim besten Willen nicht auf die spezifischen Gewichte besinnen", stottert der Kandidat.

„Nun", lächelt der Professor wohlwollend, „das spezifische Gewicht des Eisens ist 7 und das des Quecksilbers 13,5!"

„Wenn da so ist, Herr Professor", atmet der junge Mann erleichtert auf, „dann kann man ja beinahe zwei eisernerne Kugeln auf dem Quecksilber schwimmen lassen."

„Der Professor prüft einen Kandidaten und da er ihm wohlwill, beginnt er mit einer ganz leichten Frage und bittet um die Darstellung von Schwefelsäure.

Ohne auch nur einen Augenblick zu überlegen, schmettert der junge Mann los: „Man nimmt Schwefel und gießt Essig darüber!"

Einen Augenblick verblüffte den Professor diese sehr vereinfachte Darstellung, aber schließlich faßt er sich und sagt: „Wissen Sie was, junger Freund? Es wäre für Sie entschieden vorteilhafter, wenn Sie das Studium aufgeben würden und nach Ihrem Verfahren eine Schwefelsäurefabrik errichteten!"

Bei der mündlichen Prüfung war unter anderem auch die Rede vom Wirkungsgrad. Der zu Prüfende, ein aufgeweckter Mensch hatte alle diesbezüglichen Fragen zur Zufriedenheit der Kommission beantwortet. Zum Schluß meinte er dann aber, es gäbe einen Fall, wo der Wirkungsgrad weit über 100% liegen würde. Man wartete gespannt auf die Begründung des von allen Techniker erwünschten Effektes. „Wenn ich zum Beispiel zehn Zentner Kartoffeln aussäe", grinste der junge Mann „und hundert Zentner ernte, dann habe ich einen Wirkungsgrad von hundert Prozent!"

Allen ist das Denken erlaubt.
Vielen bleibt es erspart.
-Curt Goetz-

DIE PHYSIKALISCHEN DINGE

Als 1837 die zweite deutsche Eisenbahn (von Leipzig nach Dresden) im Bau war, wandte sich die Leitung dieses Unternehmens an den Göttinger Professor Weber, der zusammen mit Gauß erfolgreiche Versuche mit dem Telegraphen gemacht hatte, und bot ihm an, seine Erfindung für den Eisenbahn-Signaldienst der neuen Eisenbahn zur Verfügung zu stellen

Weber erteilte der Eisenbahndirektion folgende Antwort: „Ihre Idee mag an sich sich sehr schön sein. Wenn Sie aber meinen, sie könnten sie jemals für kommerzielle Zwecke ausbeuten, so irren Sie sich gewaltig. Was wir mit dem Telegraphen machen sind rein physikalische Dinge, die sich niemals in die Praxis umsetzen lassen. Es ist gar nicht daran zu denken, daß der elektrische Telegraf jemals für Eisenbahnen Verwendung finden könnte!"

DIE GLÜCKLICHEN BOHRER

Bohrer bohrt Stein,
Totenwurm Bein,
Zahnarzt bohrt Zahn,
Gehirn durchbohrt Wahn,
O glücklich die da Nase bohren,
Die Kinder und die reinen Toren.

EDISONS GASTARBEITER

In dem Park seiner Villa hatte Edison vor einem Riesenbeet der seltensten Rosen ein Drehkreuz anbringen lassen, das jeder Neugierige unter ziemlicher Kraftanstrengung drehen mußte, wenn er den einzigen Weg dazu betreten wollte.

„Was soll eigentlich diese blöde Drehkreuz?" fragte eines Tages ein Freund den Erfinder.

„Das Drehkreuz ist gar nicht so blöd", lächelte Edison. Blöd sind nur die Neugierigen! jeder, der das Drehkreuz bewegt, pumpt dreißig Liter Wasser zu meinem kleinen Wasserturm hinauf."

DIE ANALYTICA - WAS IST DAS?

Meine Nachbarin hatte neulich von der Analitica gehört und hielt das für eine griechische Insel. Ich ververbarg mühsam mein Erschrecken ob dieser geographischen und sprachlichen Fehlleistung und bemühte mich, ihr den begrifflichen Inhalt in einfachen Worten nahezubringen.

„Meine Liebe", sagte ich sanft, „die Analytica ist das Mekka all derer, die an neuen Analysiergeräten und Methoden interesiert sind. Denken Sie nur an die Kryostaten und Kymographen, die Respirometer und Polarimeter, die Photo- und Nephelometer und das alles in ganz entzückenden Farben, wissen Sie in cremefarbe und bordeauxrot!"

Meine Nachbarin horchte auf und ich hatte den leisen Verdacht, sie denke dabei an eine Modenschau.

„Die Analiytica ist eine Ausstellung, ach, was sage ich, eine Exposition, da können Sie stundenlang zwischen Transducern und Dilutoren herumlaufen… Und das Design – überall sanft abgerundete Kanten und windschnittige Formen."

Meine Nachbarin unterbrach mich, jetzt schon merklich interessierter: „Da gibt es doch diesen Italiener, der die hinweißenden Badewannen und wahnsinnigen Autos entwirft, diesen Beuys oder so, ist der auch da?"

Ich unterdrückte den Impuls, ihr zu sagen, wer Beuys ist und vor allem was er macht, da das sowieso niemand richtig weiß, und fuhr fort. „Sie können sich vorstellen, meine Liebe, daß man seine Raman-Spektren schließlich nicht mehr an unansehnlich grauen Kästen aufnehmen möchte, nicht wahr? Ja, und dann das Ambiente dieser Exposition – das hat Atmosphäre, kann ich Ihnen sagen. Wenn Sie mal gutgekleidete Männer sehen möchten, die stehen da dutzendweise an den Ausstellungsständen herum, mit Seidenkrawatten und alle ein bißchen braungebrannt, ein wenig Wall Street-Fluidum ist um sie herum, wenn Sie wissen, was ich meine… und sie haben alle angenehm leise, gut geschulte Stimmen und mit welcher Eleganz sie ihre Geräte vorführen…"

„Ach", sagte meine Nachbarin mit funkelnden Augen, „und wo, sagen Sie, ist diese Analytica? – So, in München!"

Um ihre Gedanken nicht in eine falsche Richtung, will sagen, in eine ausschweifend-bajuwarische Heiterkeit zu lenken, fühlte ich mich bemüßigt, die wissenschaftliche Komponente der Analytica doch etwas mehr in den Vordergrund zu stellen.

„Parallel zur Analytica läuft selbstverständlich auch noch ein Symposium unter dem biochemischen Aspekt", erklärte ich gelangweilt."Sehr interessant, wenn Sie sich für dem Metabolismus von Xenobiotika erwärmen kömmen oder für zytochemische Leukozyten! Natürlich können Sie auch eine Poster Session – wie? Nein, nicht Polstersessel!"

Hier hielt ich es, leicht irritiert, für an der Zeit, meine Worte auch noch etwas optisch zu untermauern.

„Schauen Sie mal", und ich bläterte dabei in einem Programmheft der Analytica, bis ich auf ein Bild stieß, das eine weißbekittelte junge Dame vor einem wiesengrünen Gerät mit aparter Tastatur zeigte, „schauen Sie einmal hier, da sehen Sie zum Beipiel ein Wissenschaftlerin bei der durchführung eines Enzymimmunoessays…"

Meine Nachbarin starrte mich hochachtungsvoll an und fragte dann doch tatsächlich: „Und was ist das?"

Ja, um alles in der Welt, woher soll ich das wissen? – Jedenfalls weiß meine Nachbarin jetzt, daß die Analytica keine griechische Insel ist!

DAS FERNGESPRÄCH

Ein Mensch spricht fern, geraume Zeit
Mit ausgesuchter Höflichkeit,
Legt endlich dann mit vielen süßen
Empfehlungen und besten Grüßen
Den Hörer wieder auf die Gabel –
Doch tut er nochmal auf den Schnabel
(Nach alls dem freundlichen Gestammel),
Um dumpf zu murmeln: Blöder Hammel!
Der drüben öffnet auch den Mund
Zu der Bemerkung: Falscher Hund!
So einfach wird oft auf der Welt
Die Wahrheit wieder hergestellt.

Eugen Roth

AUFRUF AN DIE TECHNIKER

In Innsbruck soll es Zigaretten-Automaten geben, die jeden Kunden mit gut geölter Stimme anflöten: „Vielen Dank, beehren Sie uns bald wieder!"

Ich finde das toll! Ich stelle mir so zu Hause einen sprechenden Heizkesel vor und könnte mir auch gut vorstellen, daß die Techniker in der Lage sind, unsere moderne Umgebung mit akustischen Belegen zu versehen.

Wenn also der Hausherr oder die Hausfrau die Heizung höher stellen will, dann schreit der Heizkessel im Keller durch das ganze Haus: „Stop! Denkt an die Heizölpreise, frieren ist nicht so schlimm wie ein überzogenes Konto!"

Oder die sprechende Haustür: Sie läßt auch bei versehentlicher Berührung sofort die entsprechende Begrüßungs-Suada los: „Grüßgottwiegeht's… Auchbeschissenwashahaha!… Nagrüßzuhause!... Undrufmalan!...

Dann könnte ich mir auch noch den sprechenden Garderobenständer vorstellen, an dem der Hausherr, nach der Rückkehr aus dem Büro seinen Hut aufhängt, und der dann durch das ganze Haus brüllt: „Hallo! Ist das bißchen Fraß immer noch nicht fertig?"

Da wäre das sprechende Preisetikett denkbar, das bei Beührung wehleidig jammert: „Der Preis ist ja nur wegen der vierzehn Prozent Mehrwertsteuer so hoch!"

Und da wir gerade bei den Steuern sind: Die Briefumschläge des Finanzamtes könnten bereits beim Aufreißen akustisch darauf hinweisen, daß jeder mit Geldstrafe oder Zuchthaus, der wissentlich oder fahrlässig…

Da könnte keiner mehr sagen, er hätte das nicht gelesen. Außerdem wäre das eine wirklich ansprechende Aufforderung, seine Steuererklärung abzugeben.

Und wer deswegen vorsprechen will, dem könnte die Tür am Finanzamt sagen: „Der zuständige Sachbearbeiter ist außer Haus, Sie werden verständigt, wenn er wieder zu sprechen ist – Der nächste bitte!"

DIE KRANKE LAMPE

Die Lampe, die sonst blitz und blank
Den Dienst versah, scheint heute krank.
Sie glüht am ganzen Leibe zwar,
Doch gibt kein Licht sie – sonderbar!
Zuerst probiert man allerlei,

Dann holt man einen Arzt herbei
(Auch in der Dinge Reich – erfahrt's! –
Gibt es für solchen Fall den Arzt.)
Der untersucht die Lampe lang
Mit Messer, Hammer, Beil und Zang',
Dann spricht er würdig: „Schont Sie lieber:
Sie hat heut abend – Lampenfieber!"

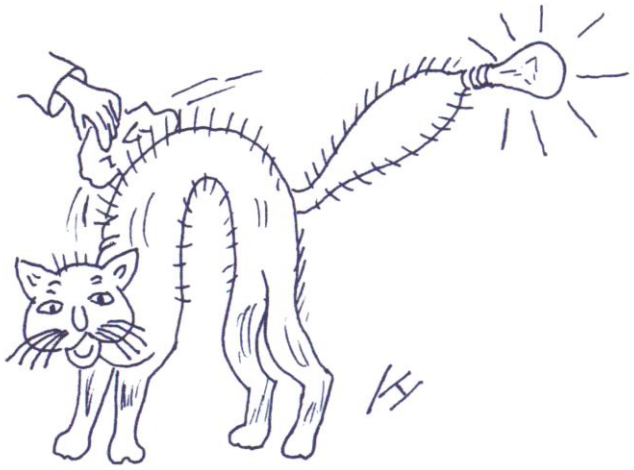
Wendelin Überzwerch

AUFSATZ ÜBER DIE ELEKTRIZITÄT

Die Elektrizität wurde von den alten Griechen erfunden, beim Reiben von Katzenfell gegen Bernstein. Bernstein vermochte, so behandelt, kleine Papierfetzen anzuziehen, und den Katzen standen sämtliche Haare zu Berge. Die machten sich allerdings weniger daraus, am Bernstein gerieben zu werden.

Die alten Griechen befaßten sich mit der Elektrizität nicht weiter, denn in jener Zeit waren sie sehr stark durch Kriege abgelenkt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß erst der Italiener Galvani dieses wieder aufgriff. Galvani fand ein Mittel, mit dessen Hilfe er Froschschenkel zum Zucken brachte. Zwar zuckten vervöse Frösche ganz ohne Galvanis Hilfe mit den Schenkeln, dennoch war diese Entdeckung von größter Wichtigkeit, weil nunmehr der Erfindung des Volta'schen Elements nichts mehr im Wege stand. Dieses Element wurde bald allgemein bekannt und sehr nützlich und brachte Volta ganz hübsche Stapel Geld in barer Münze ein (daher auch der Ausdruck Volta'sche Säule).

Übrigens hatte Volta auch das Volt erfunden.Volt ist nämlich das Ding, daß die Amperes im Stromkreis herumwirbeln läßt. Die Amperes wurden allerdings erst fünfzig Jahre später erfunden, so, daß die Volts sich eine ganze Weile damit begnügen mußten, für sich allein herumzujagen. Auf diese Weise entstand die sogenannte statische Elektrizität. Sie ist zwar außerordentlich interessant, aber nur selten zu gebrauchen – höchstens für Blitze.



Nach Volta bekam die Elektrizität einen starken Auftrieb. Es tat sich was! Herr Ampere erfand das Ampere, Herr Ohm erfand das Ohm, Watt entdeckte das Watt, Fräulein Milly erfand das Milli-Ampere und Frau Meg das Megohm. Man erkennt daraus die Bedeutung der Frau für die Elektrizität.

Später stellte sich allerdings heraus, daß alle die Dinge von einem berühmten russischen Gelehrten entdeckt worden waren, doch der hatte seinerzeit nichts davon verlauten lassen, da er anderweitig stark in Ansuch genommen war. Mit dem Ablauf der Jahres 1799 brach da 19. Jahrhundert, wie vorgesehen pünktlich an. Die Elektrizität hatte nun freie Bahn. Es kamen Coulomb, der die Coulombs, und Henry welcher die Henries erfand. Herr Wirbel interessierte sich für die eigens von ihm geschaffenen Wirbelströme. Bis zu diesem Zeitpunkt ging alles wunderschön; da erschien eines Tages Herr Maxwell und verdarb damit einen guten Teil der Freude an diesen Dingen.

Von allen Erfindern war Faraday der Erfolgreichste. Als Jüngling war er von schwacher Gesundheit, doch erholte er sich später und dachte sich die elektromagnetische Induktion aus. Dadurch konnte die Elektrizität in großen Stücken erzeugt werden; ohne dies wäre die Menschheit aller Segnungen der modernen Zivilisation, wie Rundfunk und Atombomben, beraubt. Als Erfinder war Faraday außerordendtlich fruchtbar, und manche seiner Experimente gelten heute noch als klassisch.

Der Versuch mit der Eishütte, der Schmetterlingsnetzversuch und der Faradaysche Käfig stammen von ihm. Unter anderem experimentierte er auch mit der Elektrizität.

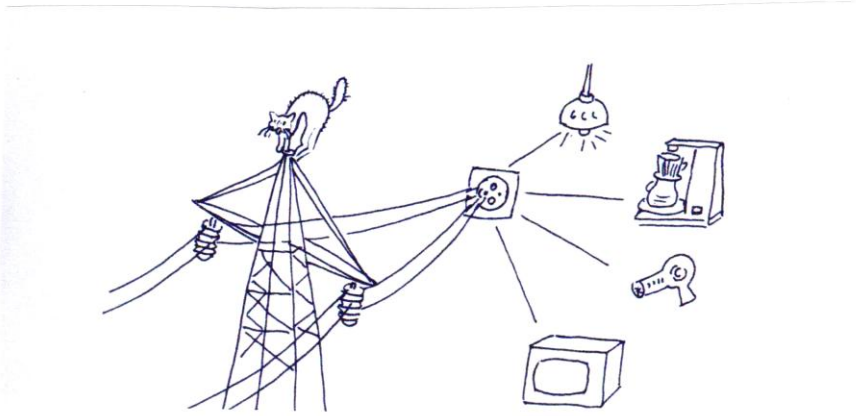
Nach Faraday wurde die Elektrizität zu einem ganz großen Geschäft. Die Leute begannen sie zu verkaufen, wobei sie den Rest der Freude an sie verdarben.

Ein Kampf um die Vormachtstellung von gewichtigen Leuten begann, die in Politik machten. Selbstverständlich zählen solche Leute viel mehr, als jene altmodischen Herren, die es nur verstanden, Elektrizität zu machen.

Heute gibt es ja zwei Sorten von Elektrizität: Den Gleichstrom und den Wechselstrom. Der Gleichstrom ist etwas rückständig – er läuft ständig in der gleichen Richtung. Der Wechselstrom dagegen kommt und geht wieder; meistens geht er, wenn man ihn am dringendsten braucht.

Mit der Stromversorgung gehr es immer mehr aufwärts, aber auch der Bedarf steigt ständig. Das nennt man einen ‚circulus vitiosus'.

Karlchen



NEUER BAUSTOFF

Professor Bernhard Wamnitzer, der vor einigen Jahren als Erfinder der synthetischen Salzgurke von sich reden machte, hat vor einigen Tagen der staunenden Öffentlichkeit einen völlig neuen Wohnhaustyp vorgestellt.

Es handelt sich um ein Haus mit neun Etagen, das innerhalb von neun Tagen bezugsfertig erstellt werden konnte. Des Rätsels Lösung ist der von Wamnitzer verwendete Baustoff aus Antimaterie, der praktisch gewichtslos ist und deshalb so leicht verarbeitet werden konnte, wobei man auf die üblichen aufwendigen Maschinen und Vorrichtungen verzichtete. Abgesehen von einigen Installationen, deren Erstellung aus bauphysikalischen Gründen nicht anders möglich war, wiegt das Haus also fast nichts.

Damit sich die Baumasse nun nicht, z.B. bei leichtem Wind, vom Fundament erhebt und in das Weltall entschwebt, hat Professor Wamnitzer eine sinnvolle Konstruktion aus Metalltrossen und Eisenträgern entwickelt, die mit insgesamt neunhundert Tonnen Eigengewicht das leichte Haus auf der Erde festhält.

DIE LEITER VON EL ALAMEIN

Drei Mann stehen unter einer Lampe und schauen nach oben. Der eine ist Meister, der andere Schlosser und der dritte ist Auszubildender.

Die Lampe ist kaputt und hängt vier Meter über ihnen an der Decke.

„Da muß eine Leiter her", bemerkt der Schlosser, sehr treffend. Der Meister bemerkt zum Auszubildenden: „Holen Sie doch bitte mal eine Leiter."

Der Meister ist ein höflicher Meister, darum sagt er ‚Sie' und ‚bitte'.

Der Auszubildende entfernt sich in Richtung der Leiter, und er entfernt sich dergestalt, dass der Schlosser das Tempo des Auszubildenden als ‚nahezu vorolympisch' bezeichnet. Der Meister ist schon lange Meister, ihm macht das Warten nichts aus.

Der Auszubildende kehrt endlich mit der Leiter wieder, die man gemeinsam aufstellt, damit Sie, den Sicherheitsvorschriften entsprechend, nicht umfallen kann.

Dann stellt der Meister fest, dass der Leiter, den Sicherheitsvorschriften zuwider, zwei Tritte fehlen. Man beratschlagt, wie man da nun hinaufkommen solle.

„Da muß eine neue Leiter her" stellt der Auszubildende fachmännisch fest, denn er ist ja Fachmann, immerhin hat er schon einmal eine Leiter getragen.

„In einer Stunde kommt die Spätschicht, wo soll ich denn jetzt noch eine neue Leiter herbekommen?" fragt der Meister.

Der Auszubildende weiß das auch nicht, er ist ja nur Auszubildender. Der Schlosser fühlt sich für Leitern nicht zuständig, er ist ja nur Schlosser.

"Dann werde ich euch jetzt einmal zeigen, wie wir das im Krieg gemacht haben, wenn wir die Berge hinauf mussten", meint der Meister.

Er erinnert sich gerne an die Zeit, als er vor El Alamein gestanden hat. Daß es dort keine Berge gibt, hat er wohl in den damaligen Kriegswirren völlig übersehen.

Aber jetzt macht der Meister den beiden vor, wie er damals vor El Alamein die Berge bestiegen hat.

Oben auf dem Berg angekommen, bringt der Meister erst einmal die Lampe wieder in Ordnung und macht dann vor, wie er damals vor El Alamein die Berge wieder hinuntergestiegen ist.

Der Auszubildende ruft: „Achtung!" Der Schlosser hält die Leiter fest und der Meister braucht einen Gips für seinen Fuß.

Den Bergen vor El Alamein fehlten eben keine zwei Tritte; sie entsprachen den Sicherheitsvorschriften.

Zwei Wochen später: Der Schlosser und der Auszubildende besuchen den Meister zu Hause. Sie bringen Blumen für die Hausfrau und Zigarren für den Meister mit. Nachrichten aus dem Betrieb bringen sie auch mit.

Der Betrieb läuft, als wäre nichts geschehen, auch ohne den Meister.

„Gibt es denn gar nichts Neues in der Firma?" fragt er in der Hoffnung, zu hören, dass der Laden wenigstens ein bisschen vor dem Zusammenbruch stünde.

„Ach ja", meint der Auszubildende, der über ein besonders ausgeprägtes Taktgefühl verfügt, „eine neue Leiter haben wir bekommen und die Lampe ist schon wieder kaputt. Aber damit wollen wir warten, bis Sie wieder da sind. Keiner kann das doch so gut wie Sie!"

Höflichkeit ist wie ein Luftkissen.
Es mag zwar nichts drin sein, aber
es mildert die Stöße des Lebens.
- Schopenhauer -

DER ALTE BORSIG

Bekanntlich war Borsig ursprünglich Zimmermann und hatte es nicht zu einer fertigen theoretischen Ausbildung als Maschinenbauer gebracht, da der Leiter Berliner Gewerbeschule, der später nicht minder berühmte Geheimrat Beuth, in wegen seiner Schwerfälligkeit gegenüber allen theoretischen Aufgaben aus der Schule ausschloß, und zwar mit der Bemerkung: „Werden Sie, was Sie wollen, nur kein Techniker!"

Nun, Borsig wurde was er wollte – Maschinenbauer nämlich, und vor allem einer ersten deutschen Lokomotivbauer. Zeitlebens stellte er die Praxis und Erfahrung über das theoretische Wissen, und seine Erfolge gaben ihm das Recht, einem Hochschullehrer, der zu ihm sagte: „Sie haben Großes geleistet! Was aber wäre aus Ihnen geworden, wenn Sie im Besitz einer wissenschaftlichen Ausbildung gewesen wären!" – zu antworten: "Wahrscheinlich ein gelehrter Hanswurst, der seinen Aktionären das Geld aus der Tasche kalkuliert!"

Glimpflich verfuhr Borsig mit einem jungen Ingenieur seines Konstruktionsbüros, den er seiner Tüchtigkeit wegen schätzte.

Der junge Mann liebte es, hin und wieder seine Gelehrsamkeit und seine Kenntnisse der höheren Mathematik bei den ihm übertragenen Konstruktionsaufgaben zur Schau zu stellen. So legte er Borsig einmal die Lösung einer solchen Aufgabe in einer komplizierten Formel von beträchtlicher Länge vor. Borsig besah sich kritisch das Zahlenungeheuer, langte kopfschüttelnd nach dem Zollstock und maß es ab.

„Wissen Sie", sagte er dabei, „ich verstehe von Mathematik nicht soviel wie Sie. Aber das kann ich Ihnen auch ohne das sagen: die Formel taugt nichts, sie ist über zwei Zoll zu lang!"

Eine der fröhlichsten Erfahrungen im Leben
ist es, als Zielscheibe zu dienen, ohne
getroffen zu werden.
- Winston Churchill -

THEORETISCH GESPROCHEN

Meister Lerchentöter hält theoretischen Unterricht ab. Er macht das in einer Art, die den Herren Auszubildenden sehr gefällt: Praxisnah, unterhaltsam und spannend. Man ist sich darüber einig, dass niemand das so gut kann wie Meister Lerchentöter.

„Schildknecht!"

Schildknecht erhebt sich umständlich.

„Nehmen wir einmal an, Sie sollen ein bestimmtes Geräusch an der Vorderachse lokalisieren und beseitigen. Was tun Sie da?"

„Ich mache eine Sichtkontrolle."

Prima, Schildknecht. Sie haben etwas auf dem Kasten, das merkt man als Ausbilder sofort. Aber nehmen wir weiter an, Sie können nichts sichten. theoretisch gesprochen."

„Dann mache ich eine Probefahrt."

„Heben Sie denn einen Führerschein?"

„Theoretisch gesprochen, Herr Lerchentöter!"

„Gut Sie machen also eine Probefahrt, dabei versagt dann ganz plötzlich die Fußbremse. Was machen Sie dann, Schildknecht?"

„Ich schalte herunter!"

„Das Getriebe versagt auch, Schildknecht!"

„Dann bremse ich den Wagen mit der Handbremse!"

Meister Lerchentöter lächelt diabolisch. „Bleiben wir einmal bei der Theorie und nehmen wir an, dass auch die Handbremse versagt, was machen sie dann, Schildknecht?"

Schildknecht macht ein dummes Gesicht. „Dann suche ich mir einen Baum!" ruft er schließlich triumphierend.

„Schön", grinst Meister Lerchentöter, „Sie sollen Ihren Baum haben; acht Zentimeter Durchmesser, den rasieren Sie ab, theoretisch gesprochen und die nächsten Bäume stehen hundert Meter weiter, davor ist aber ein hundert Meter tiefer Abgrund. Was machen Sie nun, mein lieber Schildknecht?"

Schildknecht macht die Sache Spaß und er überlegt. Die anderen Auszubildenden halten den Atem an und Lerchentöter grinst diabolisch.

„Ich mache die Tür auf", ruft Schildknecht erleichtert, „und lasse mich aus der Kiste ‚rausfallen'!"

„Sie werden sich sämtliche Knochen brechen, mein lieber Schildknecht", grinst Lerchentöter genüsslich, als er sich das vorstellt.

„Aber nur theoretisch, Herr Lerchentöter", grinst Schildknecht zurück.

„Eins zu Null für Sie", murmelt Lerchentöter fast aufgebend und setzt sich unzufrieden.

„Ach", wendet er sich dann noch einmal an den mit sich selber sehr zufriedenen Schildknecht, „da Sie ja so ein helles Köpfchen haben, können Sie mir nun sicher sagen, was das eigentlich für ein Geräusch an der Vorderachse war?"

DIE POBLEMLÖSUNG

Normalerweise beginnt ja jeder Ärger mit einem kräftigen Krach. Aber dieser Ärger begann mit einem leisen ‚Pffft'. Es war das leise ‚Pffft', das der Bestückungsautomat von sich gab, ehe er nicht einmal mehr das von sich gab.

Also ich verstehe das nicht", meinte Grünbier in seiner Eigenschaft als Abteilungsmeister, „da macht eine so teure Maschine ‚Pffft', und dann geht auf einmal überhaupt nichts mehr!"

„Dann sehen Sie sich doch einmal die Betriebsanleitung an", schlug Herr Direktor Lerchentöter vor, der gerade zufällig, wie immer, des Weges kam, „vielleicht hat jemand einen Bedienungsfehler gemacht?"

Widerwillig blätterte Grünbier in der umfangreichen Betriebsanleitung, er war sicher, dass keiner seiner Leute einen Bedienungsfehler gemacht haben konnte, denn über soviel Sachverstand verfügte keiner seiner Mitarbeiter.

Der Herr Direktor klopfte inzwischen vorsichtig auf das Eingabeterminal, wackelte an einigen Hebeln und betätigte verschiedene Druckknöpfe, aber das zeigte auch keinen augenblicklichen Erfolg.

„Da muß einer gewaltigen Mist gebaut haben", meinte der Herr Direktor kopfschüttelnd und empfahl dem Meister, den Kundendienst des Herstellers zu verständigen.

„Irgendwie ist die Maschine plötzlich stehen geblieben", telefonierte der Meister mit dem Hersteller, „und nun bekommen wir sie nicht mehr ans Laufen."

„Haben Sie vielleicht einen Bedienungsfehler gemacht?" wollte der Hersteller ahnungsvoll wissen.

„Ich glaube nicht", meinte der Meister vorbeugend, „als die Maschine stehen blieb, war nämlich gar kein Mensch in ihrer Nähe."

Dann erzählte er noch von dem eigenartigen Geräusch, das die Maschine von sich gegeben hatte, kurz bevor sie sich entschloß, nichts mehr von sich zu geben.

„Das hat nichts zu bedeuten", meinte der Hersteller entschieden, „da hat wohl jemand in der Nähe gestanden der Husten, Schnupfen oder Blähungen hatte!"

Dann bekam der Meister die verbindliche Zusage, dass der zur Zeit etwas überforderte Kundendienst, in drei Tagen etwa, einmal vorbeisehen würde.

„Drei Tage", rief Herr Direktor Lerchentöter empört, als ihm Grünbier davon berichtete und griff zum Telefon, „jetzt werde ich Ihnen mal zeigen, wie man solche Probleme löst!"

Er ließ sich mit dem Hersteller verbinden und erzählte diesem so Einiges, was er von einem Service hielt.

„So", meinte er dann zufrieden, „so löst man solche Probleme!"

Als der Kundendienst sich am vierten Tag noch immer nicht hatte blicken lassen, beschloß Grünbier, in dieser Angelegenheit noch einmal mit Lerchentöter zu reden.

„Das kommt nicht in Frage", meinte die Dame im Vorzimmer, „der Herr Direktor hat sich ausdrücklich verbeten, in dieser Angelegenheit noch einmal belästigt zu werden!"

„Na, sehen Sie", meinte Lerchentöter leutselig, als er am Nachmittag in die Fertigung kam, wo der Bestückungsautomat auf Hochtouren lief, „so löst man Probleme!"

Und Meister Grünbier schlägt sich nun mit dem Problem herum, ob es wohl richtig war, dem Herrn Direktor nicht zu sagen, dass der Automat genauso rätselhaft, wie er die Arbeit vorher eingestellt hatte, sie ebenso plötzlich wieder aufgenommen hatte.

Ein bisschen Furcht vor etwas Bestimmten ist gut.
Es dämpft die viel größere Angst
vor etwas Unbestimmten.

- Robert Musil -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

ES HAT GEKLINGELT

Ich kenne einen, der machte bisher gerne Nachtschicht. Otto heißt er und meint: „Also Nachtschicht habe ich bis vor kurzem noch gerne gemacht. Ich drehe da so meine zweihundert Zylinder, das erwartet man von mir und dann, so ab drei Uhr bis sechs Uhr in der Frühe habe ich mich in eine Ecke gehauen und eine astreine Runde gedreht."

Ein Mensch, der schläft, sündigt nicht, und Otto war demnach ein ganz kleiner Sünder.

Es gibt aber auch andere Menschen, die mögen keine kleinen Sünder; lieber große. Ottos Boss zählt zu diesen Menschen.

„Also", so Otto, „es war so vier Uhr in der Frühe, ich war gerade so schön zwischen Schaffen und Schlaffen und damit jenseits von Gut und Böse, da stört mich etwas."

Otto erzählt lang und breit, was ihn da so in der Frühe gestört hat, aber ich kann mich ganz kurz fassen; es war Ottos Boss.

Der sagte so dieses und jenes, vor allem aber auch noch so einiges und dass riß Otto aus seinem hochbezahlten Schlummer.

„Tags Darauf", lasse ich Otto wieder zu Wort kommen, „da habe ich mir doch so eine sinnvolle Elektronik gebaut."

Otto hat nämlich ein Hobby, und das ist die Elektrizität, vor allem, wenn sie aus dem Trafo kommt.

74

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Ich habe nämlich unheimlich Ahnung von der Elektronik", bestätigt Otto. „Da war ein kleiner Trafo etwas Draht, eine Klingel und einige Bauteile, das war alles."

Otto wäre ja gerne Elektroniker geworden, aber da war gerade Krieg und es gab so wenig Elektrizität, aber einen großen Bedarf an Granaten, und so wurde Otto Dreher.

„Also", erzählt Otto weiter, „ich drehe da meine zweihundert Zylinder, dann haue ich mich in eine Ecke und lasse den lieben Gott einen guten Mann sein."

Es kam, wie es kommen musste, der Boss kommt und Otto schlafft.

Der Boss kommt näher, schließt den Stromkreis und die Klingel klingelt.

„Und wie die geklingelt hat", erinnert sich Otto.

„Mannomann, ich muß ja richtig im Tiefschlaf gewesen sein. Ich wurde auch gar nicht richtig wach und meinen Boss habe ich auch gar nicht erkannt. ‚Mensch', sage ich zu ihm, ‚geh' doch mal ans Telefon, bei dem Krach kann doch kein anständiger Mensch schlafen!'"

Armer Otto. Seit diesem bedauerlichen Zwischenfall macht er nur noch Tagschicht – als Hilfselektriker.

DER FORSCHER

Ach, wie arm ist, Mensch doch dein Begreifen
dessen, was vergeht und neu entsteht!
Faustens Ohnmacht endlich abzustreifen,
wenn es um den Kern der Dinge geht.
sprich: Um die Erforschung von Nukliden,
ist nur allzu wenigen beschieden.

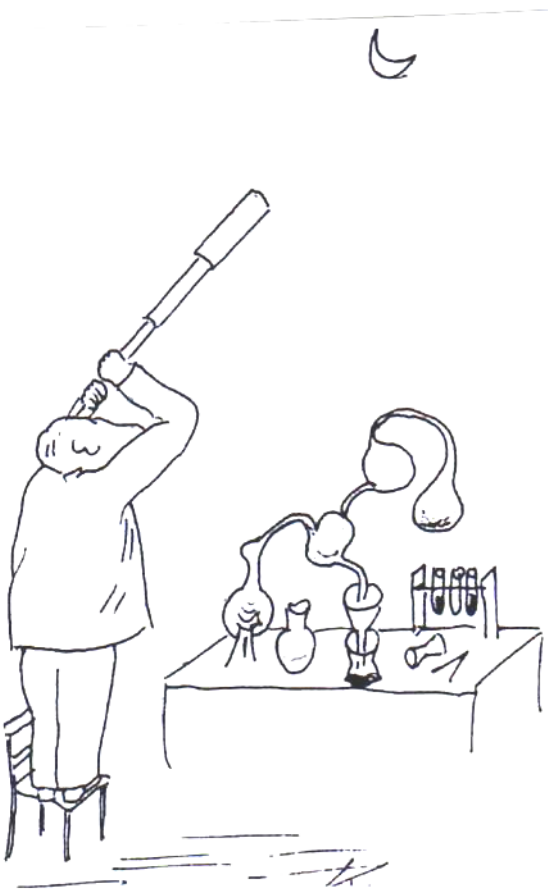
Sehnend sucht in dieser ominösen
Wissenschaft vom Kern der wache Geist,
Silber schlicht in Wasser aufzulösen;
die Materie wird eingekreist
mittels Natriumhalogeniden
wie Jodid, Chloriden und Bromiden.

Gleich der Lerche, die sich steil erhebet,
bis sie klarer Morgen übersonnt,
steigt nun jener Geist, und er erhebet:
Weit dehnt sich sein eig'ner Horizont,
Isotopenaustauschreaktionen
dämmern in unendlich Äonen.

Und er greift nach Bariumsulfaten,
homogenen Eisen und Phenol,
Wühlt in Erdalkalicarbonaten
und markiert Enol und Alkohol,
tut dies wissenstrunken und emphatisch
gaschromatisch, systematisch…

Radiochemisch misst er Löslichkeiten –
so von Strontiumrhodizonat –
wittert Gamma-Strahlung, Halbwertzeiten,
prüfet Triargentojodnitrat,
brütet über Messing Korrosionen,
Isotopenfeinvariationen…

Ursprunghaftes Wissen zu erringen,
ist des kühnen Geistes steter Drang.
Strahlungsphänomene zu durchdringen,
ist ein ewig alter, ewig neuer Zwang.
Die unendliche Natur zu fassen
ist sein Werk – und Faustus muß erblassen.
(unbekannter Autor)



ALLES SCHON MAL DAGEWESEN

„Bei unseren Ausgraben auf dem griechischen Olymp, haben wir vor einigen Tagen Drähte gefunden", berichtet der Altphilologe in der Versammlung von Ingenieuren.

„Und was wollen Sie damit beweisen?" wollen die wissen.

„Das beweist, dass man schon im alten Griechenland Telephon und Telegraph kannte, meine Herren Ingenieure", frozzelt der gelehrte Wissenschaftler, „das sind Erfindungen, auf die Sie so stolz sind!"

„Na hören Sie mal", erhebt sich einer der anwesenden Ingenieure, „wenn Sie glauben, uns damit etwas Neues zu sagen, dann sind Sie aber auf dem Holzweg. In Babylon hat man nämlich keine Drähte gefunden!"

„Und was wollen Sie damit sagen?" will der Vortragende etwas irritiert wissen.

„Was ich damit sagen will?" meint der Ingenieur über soviel Unkenntnis verblüfft, „das ist doch ganz klar, die alten Babylonier und Assyrer müssen schon die drahtlose Telegraphie gekannt haben!"

DAS ENDE EINER SCHRAUBE

„Also, Bichler", sagte der Fertigungssteuerer zu dem Sachbearbeiter der Einzelteil-steuerung, „wie ich die Sache sehe, brauche ich in der kommenden Woche die Schrauben 2311!"

„Wie ich die Sache sehe", meinte der Einzelteilmensch gereizt, „werden Sie die Schrauben in der kommenden Woche zwar brauchen, aber nicht bekommen; können Sie sich denn nicht früher melden?"

Der gepflegte Dialog ging so noch mit wechselseitigem Erfolg hin und her, ehe man aus-einanderging und jeder davon überzeugt war, dass er sich durchgesetzt hatte. Der Fertigungssteuerer war davon überzeugt, dass er die Schrauben rechtzeitig bekommen würde und der Einzelteilmensch war davon überzeugt, dass das nicht der Fall sein würde.

Aber weil sie beide vernünftige und praktisch veranlagte Menschen waren, verschob der Fertigungssteuerer seinen Termin die Zukunft und der Einzelteilmensch holte seinen Termin die Gegenwart.

„Zwanzigtausend Schrauben!" rief der Meister im Schraubenschlag entsetzt, „da lohnt es sich ja gar nicht, die Maschine überhaupt anzustellen!"

„Sie machen doch mindestens hunderttausend", grinste der Einzelteilmensch verhalten und musste daran denken, dass die Fertigung nur ja nur fünfzigtausend Schrauben angefordert hatte.

Die Fertigung hatte zwar nur zehntausend im Bedarf, rief aber voller Panik nach fünfzigtausend, weil sie hoffte, so die wirklich benötigte Menge schneller zu bekommen. Und der Meister beschloß, diese Schrauben zur Nachtzeit in der Geisterschicht zu fahren und eine Million zu machen, damit diese erbärmliche Kleckerei endlich mal ein Ende hatte.

„Es ist gut", meinte er plötzlich deshalb friedlich, „ich bin zwar gegen diese Mindermengen allergisch, aber man ist ja schließlich auch nur ein Mensch."

Der Einzelteilmensch war auch nur ein Mensch und zwar einer, bei dem jetzt die Alarmglocken im Hinterkopf schrillten.

‚Wenn der Meister so freundlich wird', dachte er, ‚dann hat der etwas Fieses vor!'

Daher behielt er mehrmals am Tage das Vormaterial als Lagerbestand auf dem Bildschirm im Auge. So merkte er auch sofort, als tausend Kilo Schraubendraht von Lager abgerufen wurden.

„Über den Arbeitsplan rechnete der Einzelteilmensch die Einsatzmenge aus und kann so auf eine Million Schrauben.

„Mit mir nicht, Meisterchen!" dachte er und hatte eine Idee.

Wenn ein Sachbearbeiter erst einmal eine Idee hat –so etwas soll ja vorkommen- da hat selbst der gewiefteste Meister kaum noch eine Chance, außer der, einen Reinfall zu erleben.

„Ihre dämlichen fünfzigtausend Schauben sind fertig", muffelte daher der Meister den Einzelteilmenschen am anderen Morgen an. „Ich hätte Ihnen ja gerne eine Million aufs Lager geschmissen.

„Und warm haben Sie es nicht getan?" wollte der Einzelteilmensch hinterhältig lächelnd wissen, „Sie hatten doch tausend Kilo Schraubendraht angefordert?"

„Irgendjemand hat während der während der Geisterschicht bei fünfzigtausend mit einer Zange den Draht abgeschnitten" muffelte der Meister weiter, „und da bleibt dann die Maschine automatisch stehen. Aber das kann ich Ihnen sagen, wenn ich denn erwische, und ich habe da auch schon einen ganz bestimmten Verdacht!"

DIE ANGESCHNITTENE HALBWELLE

„Tagchen, Meister, ich möchte da gerne so ein Ding haben, wo man, wenn man dran dreht, das Licht dunkler machen kann."

„???"

„Ja, also, mein Nachbar hat so ein Ding, er nennt das Dimmää, aber das hat nichts zu besagen, es ist nämlich Hesse von Haus aus."

„Ach, Sie meinen sicher einen elektronischen Helligkeitsregler?!"

„Ja, also, wenn Sie das so nennen, dann wird ein Dimmää sicherlich billiger."

„Ein elektronischer Helligkeitsregler, auch Dimmer genannt, ist ein elektronischer Schalter, der mit einem Potentiometer die Spannung und damit das Licht stufenlos regelt."

„Potentiometer sagen Sie, also ich wusste ja nicht, dass mein Nachbar das nach Metern misst. Hoffentlich hat so etwas überhaupt Platz in meiner Wand. Ja, genauso, wie das Ding, das Sie da in der Hand halten, so sieht der Dimmää von meinem Nachbarn aus! Wie funktioniert so etwas überhaupt?"

„Ja, also, Sie kennen sicherlich die Halbwelle beim Wechselstrom; der Dimmer schneidet nun die Halbwelle im oberen Bereich an – damit ist gewährleistet, dass tatsächlich nur soviel Energie verbraucht wird, wie an Licht gewünscht wird."

„Toll, wie Sie das sagen, aber das mit der Halbwelle ist mir ein bisschen mühsam. In meinem Turnverein schaffe ich ja kaum die Rolle rückwärts und wenn ich das Ding nur mit einer Halbwelle einschalten kann, dann ist das nichts für meine Konstitution. Mein Nachbar macht das einfach mit dem Griff da vorne dran, aber der war schon immer etwas bequem. Immer nur Äppelwoi und keinen Abend im Turnverein!!"

„Natürlich brauchen Sie nur an diesem Knopf hier zu drehen, um den Dimmer zu bedienen."

„Ja, ja, ich sage es ja immer wieder, aber keiner hört mir zu: die Technik schreitet immer weiter voran!"

„Dann darf ich Ihnen also den Dimmer einpacken?"

„Packen Sie, Meister, packen Sie. Aber wie kriege ich das Ding denn nun in die Wand?"

„Das ist ganz einfach, da bauen Sie den Schalter aus und den Dimmer ein. Mit den Anschlüssen können Sie gar nichts verkehrt machen, wenn Sie sich an die Einbau-Anleitung halten."

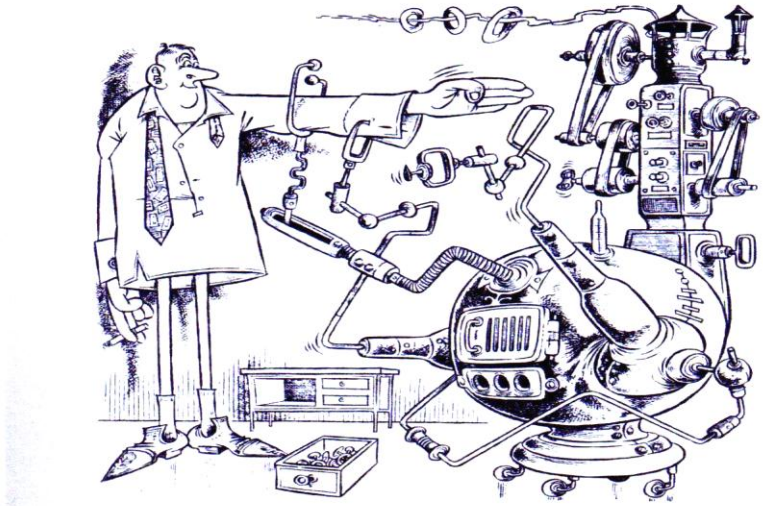
„Das sagen Sie so einfach, Meister. Haben Sie vielleicht schon einmal einen gewischt bekommen? Also, bei mir geht der Strom ja immer bis auf den Docht! Das ist ein Gefühl, wie ein innerlicher Zimmerbrand. Na, ja, ich werde es halt mal versuchen. Wenn es schief gehen sollte, dann sagt meine Frau immer: Erst der Notarzt und dann den Fachmann. – meine Frau ist nämlich sehr praktisch veranlagt. Wenn ich das Ding also heute Abend in die Wand gezimmert habe, dann möchte ich es auch gerne mal mit einer angeschnittenen Halbwelle einschalten Meister. Weil doch sonst keiner im Laden ist und Sie auch ziemlich sportlich aussehen, könnten Sie mir da nicht einmal eine angeschnittene Halbwelle vormachen?"

DAS NASSE TELEGRAMM

Eine reiche Dame, die sich der Wissenschaft verpflichtet fühlte, lud gelegentlich die Gesellschaft ein, damit sie einem Wissenschaftler zuhören konnte.
So sprach dort auch einmal ein Professor über das transatlantische Kabel.
Als er am Ende seines Vortrags angekommen war, trat die reiche Dame auf ihn zu, drückte ihm die Hand und sagte: „Ihr Vortrag war außerordentlich lehrreich, Herr Professor, ich habe ihn wirklich verstanden, nur eine Kleinigkeit ist mir nicht ganz klar geworden, wie kommt es, Herr Professor, dass die Telegramme nicht maß werden?"

Ein Botschafter ist ein Mann, der
verschlüsselt nach Hause drahtet,
was die Zeitungen schon vor drei
Tagen gebracht haben.
- Roger Peyrefitte -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



MANSCHETTENKNOPFEINSTECKMASCHINE

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

MEISENGEIER UND DIE AUTOWASCHANLAGE

„Haben Sie es schon in der Zeitung gelesen, Herr Kollege?" fragte mich Meisengeier,

„Was soll ich gelesen haben, Meisengeier?" fragte ich unvorsichtig zurück.

Er begann mit der Schlacht im Teutoburger Wald und kam über die Gründung Aachens direkt zur Eröffnung der ersten computergesteuerten Autowaschanlage in Lüdenscheid.

„Es ist ja schon etwas spät", meinte er bedauernd auf seine Uhr sehend, aber wir könnten doch, wo das Wochenende bevorsteht, gleich morgen früh mal nach Lüdenscheid fahren und unsere Autos in dieser neuen Waschanlage waschen."

Ich wollte pünktlich Feierabend machen, deshalb stimmte ich ihm zu.

„In diesen Schlitz werfen Sie die Münzen", erklärte uns der Techniker der Waschanlage am anderen Morgen, „dann drücken Sie die Knöpfe mit dem gewünschten Waschprogramm und fahren langsam in die Anlage hinein."

Meisengeier fuhr als erster, und ich konnte durch die große Glasfront beobachten, was sich tat.

Sein Auto wurde vorgewaschen, eingeseift, klargespült und plötzlich geschah gar nichts mehr.

„Holen Sie doch den Techniker", klang Meisengeiers Stimme dumpf durch das Glas, während er beschwörende Bewegungen machte.

Hören Sie, Meisengeier", rief ich nach einer Weile durch die Scheibe, „ich kann den Mann nicht finden, vielleicht ist der mal zur Toilette?"

„Dann drücken Sie doch nochmals auf die verdammten Knöpfe", gestikulierte Meisengeier.

„ich drückte auf ein paar Knöpfe, und das Unheil nahm seinen Lauf.

Die Waschanlage kam plötzlich wieder in Gang und ehe Meisengeier sich in sein Auto retten konnte, wurde er vorgewaschen, eingeseift, klargespült, heißluftgetrocknet, abgeledert und anschließend aus der Anlage auf den Vorplatz katapultiert, während sein Auto hinter ihm herrollte.

„Du liebe Zeit, Meisengeier", entschuldigte ich mich und kniete neben ihm, „das habe ich nicht beabsichtigt!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Meisengeier sah mich an, wie Dracula nach einer warmen und frischen Malzeit.

„Sie sind ein Idiot, Herr Kollege", tobte er, „Sie sind sogar zu dämlich, ein paar Knöpfe zu drücken, wenn man Sie darum bittet!"

„Freut mich, Meisengeier", sagte ich reserviert, „dass Ihnen sonst nichts weiter passiert ist."

„Nichts passiert?" schimpfte Meisengeier, „mir ist sehr wohl etwas passiert. Ich habe den letzten Glauben an die bei Ihnen vermuteten Rudimente menschlicher Intelligenz verloren. Sie ahnen ja gar nicht, wie sehr ein solcher Verlust schmerzt!"

„Ich kann Ihr Wut schon verstehen, Meisengeier", versuchte ich einzulenken, „und wenn Sie Genugtuung wünschen, dann bin ich gerne bereit, mich von Ihnen gleichfalls in der Waschanlage waschen zu lassen."

„Das könnte Ihnen so passen", schrie Meisengeier außer sich, „wenn Sie mir Genugtuung für die angetane Schmach geben wollen, dann nur in der Schrottpresse eine Autofriedhofs!"

Mit diesen Worten bestieg er triefend sein Auto und fuhr davon.

Ingesamt hatte dieses Erlebnis für mich aber doch etwas Positives – seitdem spricht Meisengeier nämlich nicht mehr mit mir…

Jeder hat einen Lieblingsfeind, ohne den
er sich verlassen vorkäme.

- Romain Gary -

MACHEN SIE SICH NICHTS DARAUS!

Hat man Sie bei der längst fälligen Beförderung übergangen? Machen Sie sich nichts daraus; Mistkäfer haben nun mal auffälligere Farben.

Finden Sie nicht auch, dass man mit der Arbeit immer nur Ärger hat? Machen Sie sich nichts daraus; der Ärger ist immer da, wo man die Arbeit anpackt.

Haben Sie sich auch schon einmal bei einer Problemlösung unverstanden gefühlt? Machen Sie sich nichts daraus; es gibt immer zwei Standpunkte: Den eigenen und den falschen.

Haben Sie auch schon einmal daran gedacht, dass die ganze Firma eigentlich nichts wert ist? Machen Sie sich nichts daraus; denken Sie immer daran, dass Sie ja schließlich auch noch dort arbeiten.

Sind Sie nicht auch der Meinung, dass Sie eigentlich mehr Erfolg im Beruf haben müssten? Machen Sie sich nichts daraus, Erfolge kann man nur immer an den Misserfolgen der anderen messen.

Meinen Sie nicht auch, dass Sie längst eine Gehaltserhöhung verdient hätten? Machen Sie sich nichts daraus; bei Gehaltserhöhungen kommt es gar nicht darauf an, dass man mehr verdient als die anderen, sondern dass die anderen weniger verdienen als man selber.

NOCH NICHT FERTIG

Jobke nennt sich Dreher, gelernt hat er es nicht, aber da er meint er wäre Facharbeiter, nennt er sich Dreher.

„Also Jobke", sagt Meister Seidenweich, „ich habe da einen Auftrag über tausend Ronden, hier ist die Zeichnung. Glauben Sie, dass Sie das bis Mittwoch schaffen?"

Jobke ist ein gläubiger Mensch, er glaubt auch daran, dass er den Auftrag bis Mittwoch schafft.

Jobke dreht und dreht. Hin und wieder fliegt auch mal etwas aus dem Spannfutter, was aber nicht weiter schlimm ist, denn im Haus gegenüber ist die Geschäftstelle vom Sauerländischen Gebirgsverein und die Leutchen sind sehr beweglich. Außerdem haben sie sich schnell an Jobkes Ronden gewöhnt und möchten sie nicht mehr missen.

Jobke steht also inmitten seiner Ronden und Drehspäne und dreht fröhlich vor sich hin, als dem Meister die tausend Ronden einfallen, die am Mittwoch geliefert werden sollen.

„Das schaffe ich bis Mittwoch mit links, Meister", sagt Jobke überzeugt.

Noch im Weggehen greift sich der Meister eine Ronde und misst sie nach. Er misst und misst und nach der fünfzigsten Ronde ruft er entsetzt: „Mann, Jobke, die sind ja alle fünf Millimeter unter Maß!"

„Regen Sie sich doch nicht unnötig auf Meister", tröstet Jobke souverän, „ich bin ja auch noch gar nicht fertig."

DER ERSTE WECKER

Ob Sie sich nun durch das brutale Klingeln eines Weckers aus der technischen Vergangenheit wecken lassen, oder durch das melodisch mahnende Summen eines elektronischen Weckers der technischen Gegenwart – es bleibt die Tatsache, dass Sie aufstehen müssen.

Da gibt es auch Radiowecker, die einen sanft mit der Wassermusik als Vorfreude auf die angenehme Dusche aus dem Schlaf holen – aber auch den Radetzky-Marsch, der einen halbwach im Bett strammstehen lässt.

Die Technik bietet hier also Möglichkeiten und Variationen, die ebenso vielfältig wie abwechslungsreich sind.

Es kommt schon darauf an, wie man geweckt wird – denn jeder Tag könnte ja jener Tag sein, an dem alles Wecken vergebens ist. Das ist nun mal der Lauf der Dinge und daran kann auch die Technik nicht viel ändern.

Aber bis dahin soll noch viel Zeit vergehen und Sie sollen auch noch sehr oft auf die eine oder andere Weise geweckt werden.

Dennoch interessiert die Frage, was wohl der erste Wecker der Menschheit war – und damit ist nicht das Trampeln des steinzeitlichen Mastodons gemeint oder das Höhlenfeuer, das dem Steinzeitmenschen die Kehrseite ansengte.

Nein, der erste Wecker, der diesen Namen verdiente, stand als Wasseruhr mit einem Kapselheber in Athen. Sobald das Wasser mit der Spitze des Kapselhebers gleichstand, stürzte es so plötzlich durch eine Röhre in ein darunter stehendes Gefäß, dass die Luft darin zusammengepresst wurde und mit hohem Ton durch eine Pfeife entwich.

Mit diesem Wecker hat der griechische Philosoph Plato täglich um vier Uhr morgens schon seine Schüler zusammengerufen.

Und wenn morgen früh Ihr Wecker Sie weckt, dann denken Sie doch bitte einmal an die armen jungen Athener um 400 v.Chr. Sie werden sehen, dass Sie dann viel leichter aufstehen können!

LEERROHRE IM STRASSENBAU

„Guten Tag", sagte ich ebenso höflich wie bescheiden, „ich möchte bitte den Herren Stadtbaurat sprechen.

Man wollte zunächst wissen, ob ich angemeldet wäre, das war ich zwar nicht, aber der Herr Stadtbaurat war dennoch für mich zu sprechen.

„Mein lieber Herr Frech", sagte er höflich, „was führt Sie zu mir?"

„Die Knallstädter Allee, Herr Stadtbaurat."

„Eine sehr schöne Gegend", entgegnete der Herr Stadtbaurat.

„Ich habe dort ein Eigenheim erbaut", sagte ich.

83

„Ich gratuliere Ihnen dazu", meinte der Herr Stadtbaurat.

„Die Knallstädter Allee ist ein Problem, Herr Stadtbaurat!"

„Der Herr Stadtbaurat meinte, dass alle Straßen dieser Welt ein Problem wären, aber für diese Probleme sei schließlich das Stadtbauamt zuständig.

„Die Knallstädter Allee", kam ich zur Sache, „ist nicht nur ein Problem, sondern auch eine permanente Baustelle. Kaum war die Straße fertig, da wurde sie aufgerissen, weil die Stadtwasserwerke die Leitungen für Zu- und Abwasser vergessen hatten, dann kamen die Elektrizitätswerke und rissen die Straße für die elektrischen Leitungen auf; kaum waren die Gräben geschlossen. Dann kam das Gaswerk und die Arbeit begann von neuem. Das Gaswerk hatte die Straße noch keine vierzehn Tage lang instand gesetzt, da rückte ein Bautrupp der Bundespost an und verlegte Fernmeldeleitungen. Herr Stadtbaurat, die Knallstädter Allee ist in den letzten sechs Monaten achtmal aufgerissen worden!"

Der Herr Stadtbaurat meinte bekümmert, das wäre wirklich ein Problem, aber die Koordination, die Organisation und nicht zuletzt die Zuständigkeiten ließen leider keine andere Arbeitsfolge zu.

„Nun ja", sagte ich, „die Knallstädter Allee ist ja jetzt auch soweit fertig, es ist ja alles verlegt, was nur zu verlegen war. Ich komme eigentlich mit einem Vorschlag zu Ihnen."

Der Herr Stadtbaurat schien interessiert.

„Sehen Sie", sagte ich überzeugend, „in meinem Eigenheim, da habe ich Leerrohre verlegen lassen."

„Leerrohre?" fragte der Herr Stadtbaurat verständnislos.

„Ja, Leerrohre", sage ich, „das sind Rohre für Leitungen, die vielleicht später einmal verlegt werden müssen. Man braucht dann keine Wände oder den Fußboden aufzureißen, man benutzt ganz einfach die Leerrohre für die erforderlichen Leitungen."

Der Herr Stadtbaurat war interessiert, konsterniert und fasziniert.

„Mann", sagte er nachdenklich, „das ist ja überhaupt die Idee!"

Natürlich ließ sich meine Idee nicht sofort verwirklichen, aber nach zwei Jahren und zahllosen Ausschusssitzungen, wurde mein Vorschlag von der Stadtverordnetenversammlung angenommen.

Seit heute morgen wird die Knallstädter Allee übrigens wieder aufgerissen.

Ich fragte einen der Straßenbauingenieure, was das soll, schließlich wären doch schon alle Leitungen verlegt.

„Ja, wissen Sie", meinte er, „das ist so, irgend so ein Idiot hat dem Stadtbaurat einen Floh ins Ohr gesetzt und nun müssen wir überall Leerrohre verlegen."

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

ES BLEIBT NICHT AUS...

dass man auf der Suche nach dem ‚Humor' in der Technik, unversehens in der grauen Vorzeit landet. Der Beginn der Technik ist nun einmal da zu finden, wo der Beginn der Menschheit zu finden ist.

Lassen Sie uns also gemeinsam einen Ausflug in die Anfänge der Technik machen, die vielleicht nicht immer humorvoll, aber doch sehr menschlich sind.

So schreibt schon der heilige Antonius in seinem ‚Gottesstaat' über die Arbeit am Fließband: „In einer Silberwerkstätte geht ein kleines Gefäß, bis es vollendet ist, durch die Hände vieler Arbeiter, obgleich es von einem, der seine Kunst vollkommen versteht, hergestellt werden könnte. Aber man glaubt, der Arbeiter sei zufriedener, wenn ein jeder von ihnen einen besonderen Teil der Fabrikation schneller und leichter erlernt, damit nicht alle genötigt werden, sich in langer Zeit und mit vieler Mühe im ganzen Gebiet des betreffenden Handwerks auszubilden.

Aber gehen wir weiter zurück, bis in die Werkzeugfabriken der Steinzeit.

Die nordeuropäischen Kulturen der mittleren Steinzeit benötigten große Mengen guter Feuersteinwerkzeuge und betrieben dabei Fabrikationsstätten in einem Ausmaß, über das wir auch heute noch staunen können.

So war zum Beispiel in Aubel an der Maas die Werkstelle allein mehrere Quadratkilometer groß. In Rullen-Haut, in Haut-Sapin und Bois Rouge waren die Flächen der ehemaligen Werkstätten auf mehr als zehn Hektar stellenweise mit eine Schicht von Abschlägen bedeckt, die bis zu drei Meter hoch war.

Soweit der Feuerstein für die Werkzeuge der damaligen Menschen in der Steinzeit nicht so offen lag, wie ihn die Eiszeit in Skandinavien aufgepflügt hatte, wurde er damals schon von den Bergleuten der Steinzeit unter Tage gebrochen.

So fand man bis zu zwölf Meter tiefe und mannshohe Stollen, sowie Öllampen und Werkzeuge aus Hirschgeweih und Hirschknochen. Die Förderanlagen waren besonders primitiv und ließen auf eine unmenschliche Arbeit schließen, mit der die unhandlichen, bis zu vierzig Kilo schweren Feuersteinknollen nach oben gebracht wurden.

In Obourg, in Belgien fand man eingestürzte Minen und als man sie freilegte, die Überreste eines Kumpels, noch mit der Pike in der Hand. Wir können heue nur vermuten, dass es sich dabei wahrscheinlich um das erste Grubenunglück der Welt handelte.

Noch älter dürfte der vorchristliche Bergbau in den Ngwenva-Hügeln des Hhohho-Bezirks von Nordwest-Swasiland sein, der aus der Zeit um 41.000 v. Chr. entdeckt wurde. Dort wurde der damals für kultische Körperbemalung erforderliche Roteisenstein abgebaut und aus der Zeit von 3000 bis etwa 1800 v. Chr. findet man die ersten Bergbauschächte des Neolithikums auf Rügen und am Bodensee. Die bis zu zwölf Meter tiefen Schächte dienten vorzugsweise der Gewinnung von Feuerstein.

1977 wurden im Timnatal, nördlich von Elath in Israel, die ältesten Kupfergruben der Welt entdeckt. Ihre Entstehung kann mit 3000 v. Chr. angenommen werden.

Nicht nur das Kupfer, auch das Eisen hat schon früh die Geschichte der Menschheit geprägt. Da wurde etwa um 2000 v. Chr. in einem indischen Tempelhof die Kutubsäule errichtet. Mit einem Durchmesser von 41 Zentimetern unten und 30 Zentimetern oben wurde die 18 Meter lange Eisensäule 11,40 Meter tief in die Erde versenkt. Ihr Gewicht beträgt 17000 Kilogramm. Obwohl die Säule 4000 Jahre an diesem Ort allen atmosphärischen Einflüssen ausgesetzt war, hat sich ihre Oberfläche weder durch Rost noch durch Verwitterung geändert. Darüber hinaus bleibt die Kutubsäule bis in unserer Zeit ein metallurgisches Wunder. Sie ist aus mehreren Eisenstücken zusammengepresst und wir wissen, dass man um 2000 v. Chr. noch keine mechanischen Hämmer kannte, die dafür erforderlich waren. Bis zur Pariser Weltausstellung 1855 sollte die Kutubsäule der größte Eisenblock der Welt bleiben. Aber es sei noch ein Sprung zurück in die technische Geschichte der Menschheit erlaubt. Wir alle kennen den guten alten Tauchsieder und sein Prinzip.

Etwa aus der Zeit um 6.600 v. Chr. wurde auf den Feuersteinhügeln von El Mekta der erste Tauchsieder der Menschheit gefunden. Die Menschen dort kochten nämlich damals mit Kochsteinen, die sich später massenhaft an allen Siedlungsplätzen fanden. Die Steine wurden in der Glut erhitzt und dann in die zu kochende Flüssigkeit gegeben. Diese Methode verblüfft und man ist erstaunt, wie schnell und heftig auch heute noch Wasser mit nur wenigen heißen Steinen kocht. Natürlich muß man so etwas weltweit und von höherer Warte aus sehen

Was das Weltweite angeht, so wurde der erste Globus der Menschheit um 150 v. Chr. von dem in Pergamon arbeitenden Krates von Mallos geschaffen.

Die Lehre von der Kugelgestalt der Erde, die im Mittelalter religiös geprägten Darstellungen weichen musste, galt damals als gesichert. Es gab Erdumfangs- und trigonometrische Höhenberechnungen, sowie die von Hipparch entworfene Äquatorteilung in 360 Grade. Heute gibt es über den Globus des Krates nur noch schriftliche Aufzeichnungen. Dagegen kann der ‚Erdapfel', den der Astronom und Seefahrer Martin Behaim 1492 schuf, noch heute im Germanischen Nationalmuseum von Nürnberg besichtigt werden.

Für die Übersicht von höherer Warte aus sorgte Sostratos, der etwa um 280 v. Chr. im Auftrag des Ptolomäos II., Philadelphos, auf der Insel Pharos, die dem Hafen von Alexandria vorgelagert ist, einen Turm für die Schifffahrt errichtete und eine, der damaligen Zeit entsprechende, Inschrift anbrachte: ‚König Ptolomäos, den Göttern und Rettern zum Besten der Seefahrer!'

Der Turm, der einmal die Größe der Pyramiden übertraf und zu den sieben Weltwundern der Antike zählte, sollte ab Mitte des 1. Jh. als Leuchtturm dienen. Dazu wurde er mit Spiegelreflektoren ausgerüstet und einem Leuchtfeuer, dessen Flamme sechzig Kilometer weit zu sehen war.

Der Name ‚Pharus' sollte für alle Zeiten in der lateinischen und allen romanischen Sprachen als allgemeine Bezeichnung für Leuchtturm erhalten bleiben.

Neben diesem wahrscheinlich ersten Leuchtturm der Menschheit gab es, wie in Ägypten, auch noch andere alte Bauwerke. Seit etwa 300 v. Chr. so zum Beispiel Festungen. Doch befestigte Burgen, wie wir sie kennen, gab es erst später. So ist die älteste Burg der Welt im jemenitischen Gomdan zu finden, sie hatte einmal zwanzig Stockwerke. Erst um 930 wurde die Meersburg am Bodensee die älteste deutsche Burg auf den Fundamenten des Dagobert-Turms errichtet, der aus dem 7. Jh. stammt. Besser erhalten ist die Brömserburg bei Rüdesheim am Rhein, die etwa 970 vom Erzbischof von Mainz erbaut wurde.

Bei diesem kleinen Streifzug durch die technische Antike erkennen wir, dass wir nicht vorbehaltlos auf die Errungenschaften unserer Technik so stolz sein müssen. Schon damals wurde vieles von dem entwickelt und auch benutzt, was wir heute als moderne Technik bezeichnen.

So wurden zum Beispiel bereits um 210 v. Chr. unter der Regierung des Kaisers Septimus Severus, die Prunkbäder in Byzanz mit Erdöl beheizt, das mit Lasttieren vom Kaspischen Meer transportiert wurde. Zwar wurde diese Ölheizung schnell wieder vergessen, ehe sie im 20. Jahrhundert erneut genutzt wurde, doch die Warmluftheizungen vom Boden und von den Wänden her waren für die Römer der Antike, auch in Miethäusern, selbstverständlich.

Ebenso selbstverständlich war auch ein Personenaufzug in einem der Paläste Kaiser Neros, der Personen bis zu vierzig Meter hoch in die die oberste Etage beförderte.

Nach diesem kleinen Streifzug durch die Vorgeschichte der Menschheit bleibt es nicht aus, dass man zu der Erkenntnis findet, dass die Technik so alt wie die Menschheit und die Menschheit so menschlich wie ihre Technik ist.

Wir meinen, dass wir dieses Thema dem Leser nicht ersparen konnten, denn schon immer lagen Mensch und Technik im Widerstreit miteinander.

‚Humor in der Technik' lässt sich nicht darstellen, wenn man die Geschichte der Technik und der Menschheit vernachlässigt. Mensch und Technik lassen sich nun einmal nicht trennen, denn die Geschichte der Technik ist die Geschichte der Menschheit.

Wir greifen sicherlich nicht zu weit zurück, wenn wir behaupten, dass bereits der unbekannte Erfinder des Rades den Grundstein nicht nur zur technischen Entwicklung, sondern auch zu ‚Humor in der Technik' legte.

Aber da wir nun schon einmal bei den Erfindern sind, wollen wir hier auch noch einen der bekanntesten Erfinder der Antike beschreiben.

Als einer der Größten der Zeit um 450 v. Chr. ist hier der Schüler des Ktesibios, Heron von Alexandrien zu bezeichnen. Er ersann mehr als siebzig mechanische Apparate und beschrieb sie eingehend. Allerdings dienten die meisten seiner Erfindungen dem Priesterstand für religiöse Zaubereien.

Nur vier der von ihm erfundenen Apparate dienten weltlichen Zwecken: Der Schröpfkopf, die Feuerspritze, die Wasseruhr und – das Wasserklosett.

Es bleibt nicht aus, dass man bei den Ausflügen in die technische Vergangenheit der Menschheit – zu verblüffenden Einsichten kommt.

DER FLASCHENTEUFEL

Der bekante amerikanische Chemiker, Dr. Alexander Lambert, hatte eines Tages einem seiner Assistenten den Auftrag erteilt, verschiedene Untersuchungen mit Urin anzustellen. Als er kurz darauf über den Flur des Laboratoriumsgebäudes ging, hörte er aus dem Raum, in dem der Assistent arbeitete, eine laute Explosion.

Erschrocken stürzte er zu der betreffenden Tür und fand seinen Mitarbeiter vor seinem Bunsenbrenner mit einem Flaschenhals in der Hand, im Gesicht blutend und versengt und ringsum von Scherben umgeben.

„Was haben Sie denn da probiert?" rief er und riß dem Unglücklichen, der noch immer ganz entgeistert dastand, die Reste der Flasche aus der Hand.

„Urin, Herr Professor", meinte der Assistent, „aber der Teufel muß in die Flasche gefahren sein!"

Lambert betrachtete den Flaschenhals, roch an ihm und fragte dann: „Sind Sie etwa Antialkoholiker?"

„Jawohl", stammelte der Assistent.

„Drum", meinte Lambert bedauernd, „in der Flasche war nämlich mein schönster alter Whisky!"

Höflichkeit ist der Versuch,
einem Menschen ins Gesicht zu
sagen, was man nicht von ihm denkt.

- Ralph Boller -

DER SYNTHETISCHE MENSCH

Professor Bumke hat neulich Menschen erfunden,
die kosten zwar, laut Katalog, ziemlich viel Geld,
doch ihre Herstellung dauert nur sieben Stunden,
und außerdem kommen sie fix und fertig zur Welt!

Man darf dergleichen Vorteile nicht unterschätzen.
Professor Bumke hat mir das alles erklärt.
Und ich merkte schon nach den ersten Worten und Sätzen,
Die Bumkeschen Menschen sind das, was sie kosten, auch wert.

Sie werden mit Bärten oder mit Busen geboren,
mit allen Zubehörteilen, je nach Geschlecht.
Durch Kindheit und Jugend würde nur Zeit verloren,
meinte Professor Bumke. Und da hat er recht.

Er sagte, wer einen Sohn der Rechtsanwalt sei,
etwa benötige, brauche ihn nur zu bestellen.
Man liefere ihn, frei ab Fabrik, in des Vaters Kanzlei,
promoviert und vertraut mit den schwersten juristischen Fällen.

Man brauche nun nicht mehr zwanzig Jahre zu warten,
dass das Produkt einer unausgeschlafenen Nacht
auf dem Umweg über Wiege und Kindergarten
das Abitur und die übrigen Prüfungen macht.

Es sei ja auch denkbar, das Kind werde dumm oder krank.
Und sei für die Welt und die Eltern nicht recht zu verwenden.
Oder es sei musikalisch! Das gäbe nur Zank,
falls seine Eltern nichts von Musik verständen.

Nicht wahr, wer könnte denn wirklich wissen, was später
aus einem anfangs ganz reizenden Kinde wird?
Bumke sagt, er liefre auch Töchter und Väter.
Und sein Verfahren habe sich selten geirrt.

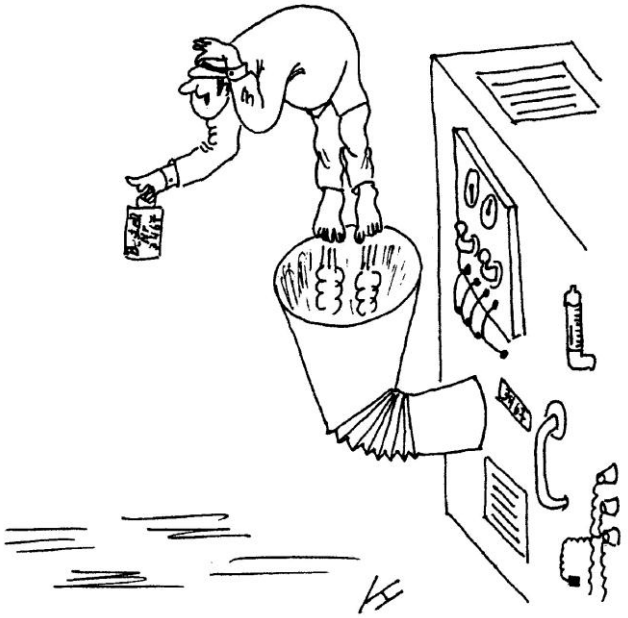
Nächstens vergrößere er seine Menschenfabrik.
Schon heute liefre er zweihundertneunzehn Sorten.
Misslungene Aufträge nähm' er natürlich zurück.
Die müssten dann nochmals durch die verschiedenen Retorten.

Ich sagte: Da sei doch ein Bruch in den Fertigartikeln,
in jenen Menschen aus Bumkes Geburtsinstitute.
Sie seien konstant und würden sich niemals entwickeln.
Da gab er zur Antwort: „Das ist ja gerade das Gute!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Ob ich tatsächlich vom Sichentwickeln was halte?
Professor Bumke sprach's im gestrengen Ton.
Auf seiner Stirn entstand eine tiefe Falte.
Und dann bestellte ich mir einen vierzigjährigen Sohn.

- Erich Kästner -



BETRIEBSBESICHTIGUNG

„Sie wissen ja", sagte Herr Direktor Felsenstein zu seinem jungen Assistenten, „dass die Prillwitzer GmbH für uns diese Temperaturschalter baut. Sehen Sie sich dort einmal die Fertigung an – ich sehe nämlich auf die Dauer nicht ein. dass wir so etwas nicht selber bauen können."

Der junge Mann fuhr also zur Prillwitzer GmbH und ließ sich von dem jungen Mann dort die Fertigung der Temperaturschalter zeigen.

Man war äußerst nett zueinander, wie es in solchen Fällen üblich ist und man wusste auch genau, was der eine vom anderen erwartete – das ist in solchen Fällen ebenfalls üblich.

„Hier hätten wir also die Fertigung der Temperaturschalter", sagte der junge Mann von Prillwitzer gerade, als ein Temperaturschalter krachend auseinandersprang und seine Einzelteile wie ein Schrapnell durch die Gegend schleuderte.

Der Mann am Prüfbad tauchte aus dem Splittergraben auf und zog einige Briketts aus dem Feuer. „Teufel", sagte er, „wir bekommen wieder anderes Wetter, ich habe Rheuma im Finger." Mit diesen Worten steckte er den Finger in das fast kochende Wasser und meinte dann zufrieden: „So, jetzt haben wir aber doch die richtige Temperatur!"

„Sie sehen also", erklärte der junge Mann von Prillwitzer stolz, „wir beschäftigen nur gut ausgebildete Kräfte."

Man ging einige Arbeitsplätze weiter.

„Hier hätten wir das Tauchlackieren", erklärte er zufrieden und zeigte auf eine sinnvolle Vorrichtung.

Man hatte etliche Löcher in die Platte eines alten Küchentisches gebohrt und die Fühler hindurchgesteckt.

Unter dem Tisch kroch ein Arbeiter mit einem alten Marmeladenglas herum, in dem Klarlack war, und tauchte die Fühler in den Lack.

Nachdem alle Fühler lackiert waren, traten an jede Seite des Tisches vier Männer mit Vorschlaghämmern und begannen, im Kreuzschlag auf den Tisch einzuschlagen.

„Das ist der Rüttelversuch", erklärte der junge Assistent von Prillwitzer stolz. „Wir setzen die Schalter einer Belastung von vier g aus, wie Sie sehen!

Sie haben so sicher eine Menge Ausfall?" wollte der Besucher wissen.

„O, nein", meinte der junge Mann von der Prillwitzer GmbH. „Das wenige, was noch ausfällt, geht ins Labor und wird dort feinjustiert."

Man begab sich also ins Labor. Dort wurden die renitenten Temperaturschalter mittels Kerze und nassem Finger nachjustiert.

Nachdem man sich im besten Einvernehmen voneinander verabschiedet hatte, fuhr der junge Assistent erschüttert nach Hause.

„Na", wollte Direktor Felsenstein gespannt wissen, „was haben Sie einen Eindruck von der Fertigung beim alten Prillwitzer?"

„Ich bin erschüttert, Herr Direktor", meinte der junge Mann, „die dort verwendete Technologie ist schon bei den alten Ägyptern als veraltet abgeschafft worden!"

„Nun nehmen Sie erst einmal einen Kognak und dann beruhigen Sie sich wieder", meinte der Direktor Felsenstein väterlich lächelnd, „Sie glauben doch wohl nicht im Ernst, dass der alte Prillwitzer unsere Temperaturschalter mit so einem Theater fertigt, wie er es bei Ihrem Besuch abgezogen hat?"

„Sie glauben wirklich, dass die Prillwitzer GmbH diese Schalter nicht mit so vorsintflutlichen Methoden fertigt?" wunderte sich der Assistent.

„Prillwitzer hat doch sofort gespannt, was los ist, als wir Ihren Besuch angekündigt haben", lächelte Direktor Felsenstein, „der will die Fertigung gar nicht abgeben – also müssen wir ihn jetzt, da er ja die Fertigung behalten will, bei den Preisen in die Zange nehmen! Ich kenne doch den alten Prillwitzer – so wie er den alten Felsenstein kennt!"

Die meisten unserer heutigen Wahrheiten
haben so kurze Beine, dass sie gerade so
gut Lügen sein könnten.

- Egon Friedell -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

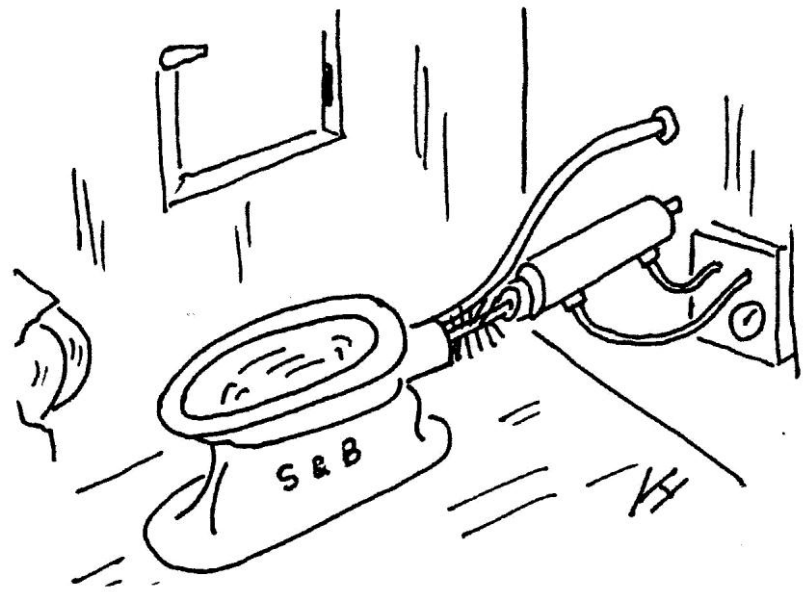
MIT MUSIK GEHT ALLES BESSER!

Die Nase immer im Wind! Das ist das Motto von Herrn Direktor Braus von der Firma Saus & Braus, Fabrik für Sanitärinstallationen.

Mit diesem Motto liegt Saus & Braus schon seit Jahren immer eine Nasenspitze vor der Konkurrenz. Auf der letzten Sanitech in Winkelsmühl glaubten die Franzosen schon, den Vogel abgeschossen zu haben; mit einem Toilettenpapierhalter, der beim Abrollen fröhliche Weisen intonierte.

Man konnte dabei zwischen Beethovens Schicksalssinfonie und Händels Wassermusik wählen.

Man hatte aber nicht mit dem pneumatischen Flachspülklosett von Saus & Braus gerechnet, das die Verwendung von Toilettenpapier unnötig machte.



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Auf dieser Sanitech in Winkelsmühl trug man bei Saus & Braus die Nase nicht nur im Wind, man trug sie auch angemessen hoch, was berechtigt war; hatte man der Konkurrenz doch wieder mal gezeigt, was deutsches Sanitärkönnen vermochte.

Nun veranlassten das pneumatische Flachspülklosett und sein durchschlagender Erfolg auf dem Weltmarkt die Saus & Braus-Leute natürlich nicht dazu, sich auf den Lorbeeren auszuruhen.

Man plante, entwickelte und konstruierte, sowie nullserienfertigte für die nächste Sanitech in Winkelsmühl das Non-Plus-Ultra: Die singende Duscharmatur!

Kein Mann sollte sich fürderhin unter der Dusche mit den Mängeln eigener Stimmlage abschinden müssen.

Das taten jetzt, dank Saus & Braus Benjamino Gigli, Richard Tauber und andere Stimm-gewaltige der glanzvollen Operngeschichte für ihn.

Sanitärer Erfindungsgeist versorgten den duschenden Mann jetzt bei dreißig Grad Wassertemperatur mit La Traviata, bei vierzig Grad mit dem Zigeunerbaron und bei über siebzig Grad Celsius mit gepflegten Brandblasen.

Mit diesem umwälzenden Beitrag zur modernen Sanitärtechnologie, ging man also zur nächsten Sanitech nach Winkelsmühl.

Die singende Duscharmatur fand den ungeteilten Beifall der Fachkollegen und der Fachpresse; sogar das Fernsehen opferte dreißig Sekunden seiner kostbaren Zeit dieser sanitären Errungenschaft.

Es schien, als stünde die ganze Sanitech von Winkelsmühl im Zeichen der singenden Duscharmatur von Saus & Braus. Um so bestürzender war das Ergebnis dieser Ausstellung, das zeigte, dass nur ein Bruchteil der Fachbesucher diese Armatur geordert hatten.

Fieberhaft recherchierten die Werbeleute von Saus & Braus den verkannten Trend. Was mochte man falsch gemacht haben? Wie war es möglich, so erfolgreich am Markt vorbei zu produzieren?

Ein zufällig vorbeikommende Dame sprach gelassen das aus, was man im Forscherdrang bei Saus und Braus völlig übersehen hatte: „Jetzt gönnt man den Männern nicht einmal mehr den eigenen Gesang unter der Dusche", sagte die Dame und das gab der Standbesatzung von Saus & Braus doch zu denken…

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

ELEKTRISCHE MORGENRÖTE

Alle reden vom Umweltschutz – wir Elektriker tun etwas dafür.

Warum wird das Auto mit Elektroantrieb immer noch boykottiert? Doch nur, weil die Ölförderer um ihre Profite bangen!

Warum wecken uns morgens im Zwei- und Viertakt knatternde Rasenmäher? Weil die Rasenmäher- und Gänseblümchenlobby im Bundestag immer noch zu mächtig ist!

Warum hat sich die elektrische Toilette noch nicht durchgesetzt? Weil sich die Kollegen von der Klempnerinnung sich gegen den Fortschritt stellen.

So sieht es doch aus, und das muß endlich einmal gesagt werden. Aber wir wollen uns das nicht länger bieten lassen!

Mein Kollege Klabuncke geht da schon mit gutem Beispiel voran. Als die Friseurpreise in die bekannt unbezahlbaren Höhen kletterten, erfand er den elektrischen Hut.

Eine Drehung um 360 Grad und alles, was überhängt, wird abgeschnitten. Für die Anhänger längerer Haartracht, empfiehlt sich der Südwester mit verstärktem Antrieb.

Auch das Hungerproblem könnte auf einfache Weise gelöst werden. Man weiß doch, wie viel Watt tausend Kalorien haben. Also zu den Mahlzeiten 220 Volt und hundert Watt und wer Diät hält, kann 110 Volt nehmen. Feinschmecker kommen mit 360 bzw. 500 Volt ebenfalls nicht zu kurz.

Mann, was eröffnen sich da für Möglichkeiten; wenn man in seinem Stammlokal sagt: „Herr Ober, bitte ein Menue a la Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerke!" Und der Preis ist ja auch sehr attraktiv.

Überhaupt sollte man beim Umweltschutz mehr auf die gute alte Elektrizität zurückgreifen.

Man kennt doch das Problem mit den leeren Flaschen.

Spendiert man da zum Geburtstag statt einer Pulle Kognak eine Runde Drehstrom, dann bleibt überhaupt nichts mehr zurück; nicht einmal mehr die Kollegen, und das Alkohol-problem wäre damit gleichfalls aus der Welt!

Die bedrohliche Umweltverschmutzung könnte man vermeiden, wenn man über jedes Eigenheim eine entsprechende Dunstabzugshaube mit Drehzahlsteller und UV-Filter anbringen würde.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Das könnte man architektonisch sehr gut machen. Gegen Aufpreis ließe sich sogar eine thermostatisch gesteuerte Abenddämmerung und Morgenröte mit Zeitschalter einbauen. Das wäre doch etwas!

Ich bin ja sehr dafür, dass endlich alles elektrifiziert wird und man nach dem Motto: ‚Von der Wiege bis zur Bahre, tausend Kilowatt im Jahre' lebt.

Von der Geburt an bis zu einem Alter von dreißig Jahren könnte man Wechselstrom und dann bis zum sechzigsten Lebensjahr Drehstrom nehmen. Für das Rentnerdasein würde dann ja Kriechstrom ausreichen.

Die Überreste der in die Ewigkeit Eingegangenen könnte man ebenso pietätvoll wie rückstandslos mit einigen Megawatt beseitigen und eine dekorative Quittung der Elektrizitätswerke über dem Sofa in der guten Wohnstube würde nicht nur von christlicher Gesinnung, sonder auch von ausgeprägten Umweltbewusstsein Zeugnis ablegen.

Aber zunächst muß man den Leuten die Angst vor der Elektrizität nehmen. Ich habe einmal mit einer Schleifhexe an 360 Volt gehangen, und ich sage Ihnen: Ich war noch nie so temperamentvoll, wie in diesem Augenblick!

Diese Arbeit wurde übrigens auf einer elektrischen Schreibmaschine geschrieben – daher ist sie so umweltfreundlich geworden…

WIE ZU ERFAHREN WAR…

… hat der Technische Überwachungsverein bemängelt, dass Satelliten, welche das über der Bundesrepublik Deutschland befindliche Weltall durchqueren, keinerlei Sicherheitsüberwachung unterliegen.

Anlaß für diese Intervention des TÜV ist die Tatsache, dass seit einigen Jahren Alt-Satelliten abstürzen, die zum Teil noch durch Kernkraft betrieben werden und deren Brennzellen zu einer Gefahr für die Bevölkerung werden können. Sobald ein Klebstoff entwickelt wurde, der auch unter Weltraumbedingungen eine Plakette an den geprüften Satelliten kleben lässt, will der TÜV vorschlagen, dass auch Weltraum-Satelliten alle zwei Jahre zu einer Sicherheits-Untersuchung vorgeführt werden müssen.

… sammelt die Wissenschaft von den Genen (das ist die körpereigene Erbmasse), schon Erkenntnisse, die sie weitergibt, wenn man auch insgesamt noch nicht so recht weiß, wie die Doppelhelix der DNS funktioniert.

So ist es kürzlich der Mikrochirurgie gelungen, die DNS soweit zu beeinflussen, dass sie Prothesenträgern plötzlich wieder neue Zähne wachsen lässt.

Allerdings übernehmen die Mediziner keine Garantie für den Ort des Wachstums. Es sei möglich, so meinen sie, dass die Zähne auch an ganz anderen Köperöffnungen wachsen können.

… hat sich der bekannte Brillenhersteller Knotenstock mit praktischen, modischen und auch avantgardistischen Formen, Farben und einen beachtlichen Marktanteil erobert.

Das neue Modell ‚Ronde' macht jetzt Schluß mit der ewig rutschenden und verlegten Brille, weil ein rundum geschlossenes Gestell, einmal einjustiert, die Brille fest am Kopf hält. Das durchgehend flexible Material ermöglicht es, die Brille auch im Schlaf zu tragen. Als Sonderausstattung schützt ein elegant ziseliertes Zylinderschloß den Brillenträger vor Diebstahl.

… parken immer mehr Autobesitzer nach der Erhöhung der der Parkgebühren um mehr als hundert Prozent, im innerstädtischen Bereich kostenlos und riskieren lieber eine Geldstrafe, die auch nicht viel teurer kommt.

Daher gehen die Kommunen jetzt dazu über, die Parkuhren mit speziellen Sensoren auszurüsten.

Wenn die Parkuhr durch Geldeinwurf nicht aktiviert wird, legt der Sensor drahtlos das Zündsystem des Fahrzeuges lahm und unterbricht seinen elektronischen Impuls erst dann, wenn die fällige Parkgebühr und eine entsprechende Strafgebühr an die Parkuhr nachgezahlt wurden.

… hat die Karnthaler AG jetzt eine neue vollelektronische Jagdwaffe entwickelt, die besonders mit den peinlichen Situationen Schluß macht, denen sich sehschwache Waidmänner ausgesetzt sehen, wenn sie versehentlich einen Treiber oder eine Kuh angeschossen haben.

Über ein digitales Bildsichtgerät programmiert der Waidmann, auch ohne besondere Vorkenntnisse, das Schießgerät und damit nicht nur die Karnthaler-Magnum, sondern auch deren Spezialmunition.

Es ist mit dieser modernen Jagdwaffe völlig egal, in welche Richtung der Schütze schießt; die mit einem elektronischen Suchkopf ausgerüstete Spezialmunition sucht sich ihr einprogrammiertes Ziel und trifft es mit vollautomatischer Sicherheit.

… soll nach den Vorstellungen des progressiven Modeschöpfers Udo Ballatoni der Trend für den kommenden Modewinter metallisch sein.

Tagescomplet, Abendrobe und Hausanzug trägt die modebewusste Dame, wie in Paris zu erfahren war, nicht mehr in Textil, sondern in Gittermetall. Die Herren der Schöpfung, die da interessiert auf Offenbarungen hoffen, werden jedoch enttäuscht, da die Damen zu dieser Art Mode Dessous aus Stanniol tragen. Das Gittermetall erspart das umständliche Aufbügeln; das Kleidungsstück wird nach mehrmaligen Tragen zum Ausbeulen in eine Schlosserei gegeben.

Den emanzipierten Damen rät Ballatoni allerdings vom Gittermetall ab – ihnen empfiehlt er modisch eloxierten Stacheldraht.

…erwartet die Fachwelt in diesen Tagen den neuen Computer der Michigachi Inc., der nahezu alles können soll. Das Gerät von der Größe einer Reisetasche hat mit seinen 980 Bedienungstasten 11.160 Funktionen.

Man kann damit telefonieren, telexen, Briefe schreiben, Bilanzen erstellen, alle Fernsehprogramme auf der Welt empfangen, die Radioprogramme ebenfalls, außerdem komponieren, rechnen und und und…

Der Computer schreibt den Krimi zum Einschlafen, das Mittagsmenü, vermittelt die neuesten Nachrichtensendungen und ist universell einsetzbar. Es gibt praktisch nichts, was er nicht kann.

Sein Preis soll lächerliche 999 Dollar betragen. Die Bedienungsanleitung umfasst 360 Bände mit insgesamt einer Million Seiten und kann zu einem Preis von 100.000 Dollar erworben werden.

… berichtet der Leuchtenhersteller Bellmayr in Veserde über besondere Erfolge im Zuge der Unterweisung von neueingestellten Mitarbeitern bei der Verwendung von Videoaufnahmen.

So werden z.B. in der Fertigung die einzelnen Arbeitsschritte und das sachgemäße Verhalten am Arbeitsplatz auf Band aufgezeichnet, damit der neue Arbeitnehmer sich das in Ruhe einprägen kann. Rückfragen erübrigen sich, da ein Rückspulen des Bandes ein erneutes Betrachten ermöglicht.

Nach den bisher befriedigenden Erfahrungen mit dem neuen Verfahren will man jetzt auch höher qualifizierte Arbeitsplätze, auch im Büro, für Neubesetzungen so vorbereiten.

OH, DIESE KUNDEN!

Schon in den ersten Tagen der Ausbildung, und auch später immer wieder, hatte der Meister seine Jung's, wie er seine Auszubildenden zu nennen beliebt, eingebläut: : „Seid nett zu den Kunden, denn die sind ja auch nett, weil sie zu uns kommen!"

Aber auch die, die nicht kommen, so der Meister, sind nett, denn sie könnten ja vielleicht eines Tages doch einmal kommen.

Eines Tages, Sulzer macht gerade Inspektion an einem Wagen, da kommt der Kunde.

„Der Meister war so nett und hat es erlaubt", sagt er und „Zigarette?"

Sulzer meint, dass der Meister so nett nun auch wieder nicht wäre, das Rauchen in der Werkstatt sei streng verboten.

„Ja, ja", sagt der Kunde, „safety first, versteht sich, ich bin ja sozusagen auch Fachmann; Grobschmied, habe aber unheimlich Ahnung vom Auto!"

Dann will er wissen, was Sulzer da gerade macht.

Sulzer denkt daran, dass der Meister immer denkt, dass Kunden nett sind und antwortet, er würde gerade den Vergaser saubermachen.

„Toll, wie Sie das machen", bewundert ihn der Kunde, „und dann auch noch so gründlich von innen! Ich sage es ja immer wieder: die deutsche Wertarbeit, die macht uns keiner nach!"

Dann will der Kunde wissen, was das für eine Trommel da am Motor sei.

Sulzer meint friedlich, das sei die Lichtmaschine.

„Wohl für das vordere Licht?" wundert sich der Kunde.

„Nein", meint Sulzer, diese Lichtmaschine sei für das ganze Licht am Auto, sowohl für vorn, als auch für hinten!

„Ja, ja, die Technik", meint der Kunde ungerührt, „aber mal ganz ehrlich, was wäre die ganze Technik ohne uns, die wir soviel Ahnung davon haben?"

Einen Augenblick achtet Sulzer nicht auf den Kunden, da hat der sich schon an den Zündkerzen eingeschmiert.

Also wissen Sie", wundert er sich, „dass die schon so schmutzig sind? Der Wagen hat doch erst zehntausend weg!"

Kaum hat der Kunde sich gereinigt, da sagt er: „Hätten Sie vielleicht einmal ein Ventil für mich?

Sulzer begreift nicht.

„Na ja", erklärt der Kunde, „ich würde mir gerne mal ein Ventil angucken!"

„Die Ventile sind fest eingebaut", erklärt Sulzer barsch.

„Nur ein Ventil", bettelt der Kunde

„Die Ventile bleiben, wo sie sind", entscheidet Sulzer.

Dann lässt er den Wagen mit der Hebebühne herunter und dabei fällt ihm wieder ein, dass man zu Kunden ja nett sein soll.

„Wollen Sie Ihre Karre selber aus der Werkstatt fahren?" fragt er charmant.

Aber der Kunde meint, dass würde nicht gehen.

„Ich habe mir an Ihrer Hebebühne die Füße eingeklemmt", sagt er, und, als Sulzer blaß wird: „Regen Sie sich bloß nicht auf, selbstverständlich trage ich Sicherheitsschuhe, ich weiß doch als Fachmann, wie gefährlich der Besuch einer Autowerkstatt sein kann!"

Sulzer glaubt immer noch, dass Kunden nette Menschen sind – vor allem aus größerer Entfernung.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

MULTIMASCH, DIVIMASCH UND ADDIMASCH

„Und Sie meinen, das Ding funktioniert?" fragte der Herr vom Patentamt skeptisch.

Herr Jonathan war außer sich. „Haben Sie fünf Mark?"

Der Herr vom Patentamt hatte fünf Mark, aber da fünf Mark nun einmal fünf Mark sind, wollte er von Herrn Jonathan wissen, was er mit seinen fünf Mark vorhabe.

„Ich lege sie in die Multiplikationsmaschine", erklärte Herr Jonathan schlicht, „und mache daraus zweimal fünf Mark!"

Widerstrebend erhielt Herr Jonathan vom Patentamt persönlich fünf Mark und legte sie in die Multimasch.

Ein Knopfdruck, ein leises Summen und schon lagen zwei Fünfmarkstücke vor dem Herrn vom Patentamt.

„Könnten Sie das auch mit Tausendmarkscheinen machen?" wollte das Patentamt hoffnungsvoll wissen.

„Natürlich", meinte Herr Jonathan, „nur hätten sie alle die gleiche Seriennummer, weil sie ja lediglich multipliziert werden!"

„Und wie arbeitet Ihre Maschine?" wollte das Patentamt enttäuscht wissen.

„Ich hole mir die Energie von der Entropie", erklärte Herr Jonathan schlicht und der Herr vom Patentamt wollte wissen, ob es sich bei der Entropie um eine Organisation innerhalb der EG handeln würde.

Als Herr Jonathan das verneinte, versprach er, seinen Antrag zur Erlangung eines Patentes zu befürworten.

„Sagen Sie", meinte das Patentamt beim Abschied, „diese Maschine, die vervielfältigt wirklich alles?"

„Alles" meinte Herr Jonathan.

„Auch Menschen?" wollte das Patentamt mit Runzeln in Stirn und Stimme wissen.

Herr Jonathan lächelte schmerzlich.

„Ich habe einmal einen Versuch mit meiner Schwiegermutter gemacht", sagte er, sich wehmütig erinnernd, „und als sich das Experiment nicht als sehr effektiv erwiesen hat, habe ich die Maschine umgebaut. Sie können alles damit vervielfältigen, so oft Sie wollen – nur Lebendes bleibt davon ausgenommen!"

Damit entschwand Herr Jonathan.

Es gingen einige Tage ins Land und ins Patentamt, da stand Herr Jonathan schon wieder auf der Matte und hatte eine neue Maschine unter dem Arm.

„Ich bringe Ihnen die Divimasch", flüsterte er geheimnisvoll.

„Aber Sie haben uns doch erst vor einigen Tagen die Multimasch gebracht", flüsterte das Patentamt zurück, wollte aber dennoch wissen, was es mit der Divimasch auf sich habe.

„Also mit der Divimasch können Sie alles wieder teilen, was Sie mit der Multimasch vervielfältigt haben."

Die beiden Fünfmarkstücke waren noch zur Hand und siehe da, nur eines blieb übrig.

„Aber das ist doch Unsinn!" rief das Patentamt empört, „wenn es eine Divimasch gibt, dann braucht man doch keine Multimasch und wenn man keine Multimasch hat, dann braucht man doch keine Divimasch!"

„Sie vergessen etwas", meinte Herr Jonathan höflich.

„Und was?" fragte das Patentamt bange.

„Es ist mir ja selber unangenehm", lächelte Herr Jonathan entschuldigend, „aber ich fürchte, dass ich Ihnen in der nächsten Woche meine neueste Erfindung bringen werde."

„Lieber Herr Jonathan", rief das Patentamt da entsetzt und glaubte, einen Alptraum zu träumen, „was wird denn Ihre neueste Erfindung sein?"

„Eine Addimasch", sagte Herr Jonathan leise und verabschiedete sich höflich.

Geduld ist die Fähigkeit, die dann,
wenn man sie am meisten braucht,
erschöpft ist.

- Mac Williams -

DIE GEWICHTE

Die Chemiker benötigen für die feinsten Abwägungen vergoldete Gewichte, die kein Oxyd ansetzen, da es auf absolute Genauigkeit der Wägung ankommt.

Eines Tages beanstandete die zuständige staatliche Rechnungskammer in den Ausgaben eines chemischen Institutes die vergoldeten Gewichte.

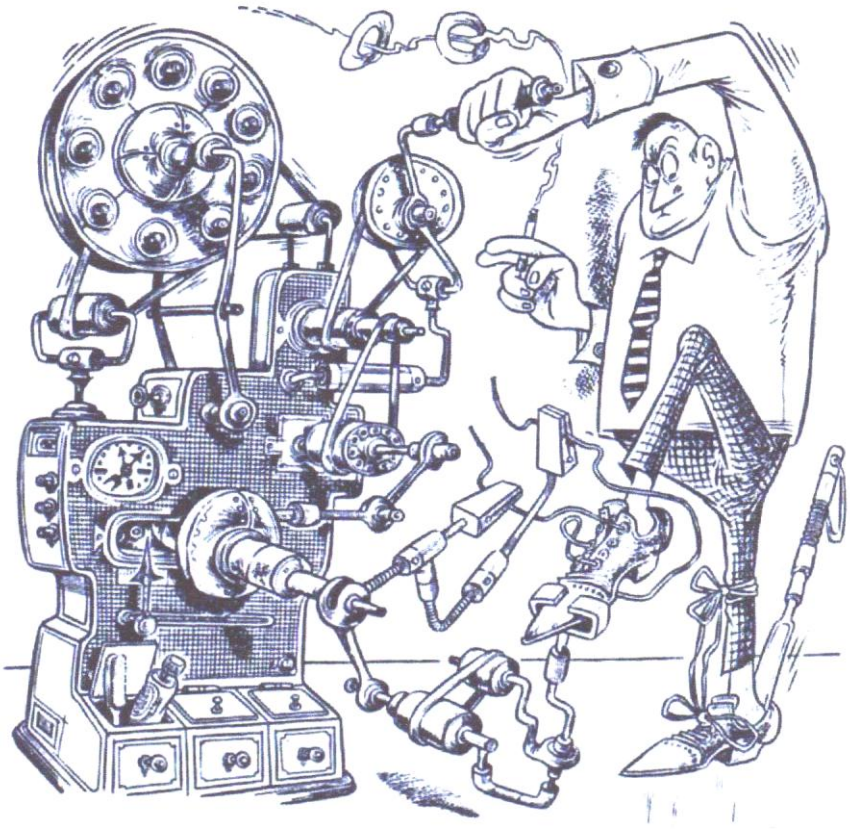
Der Referent schickte die Aufstellung zurück mit dem Vermerk: „Warum vergoldete Gewichte?"

Zwei Tage später Traf die Aufstellung wieder in der Rechnungskammer ein.
Unter der Randbemerkung des Referenten stand: „Weil vollgoldene Gewichte zu teuer sind!"

Gebt mir sechs Zeilen von dem recht-
schaffensten aller Menschen, und ich
finde darin etwas, um ihn aufhängen
zu lassen.

- Richelieu -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



SCHNÜRSENKELEINFÄDELUNGSUNDVERKNOTUNGSMASCHINE

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

UNTERWASSERMUSIK

Sachen gibt es, die gibt es gar nicht! In der Praxis sieht das dann oftmals so aus, dass es keine Sache gibt, die es nicht schon einmal gegeben hätte. Um diese fundierte Lebensweisheit zu widerlegen, kam da kürzlich ein junger Mann zu Elektro-Fusselbeck, um seinen nagelneuen Transistorempfänger wieder in Ordnung bringen zu lassen.

Eine routinemäßige Untersuchung ergab sehr eindrucksvoll, dass Sie nichts ergab.

Als Meister Fusselbeck die Batterien herausnahm, lief ihm ein kleines Rinnsal über die Finger, was ihn doch sehr verwunderte. Noch verwunderlicher fand er einiges, als er die Innereien des Transistorempfängers näher in Augenschein nahm. Es war offensichtlich, dass der Apparat Wasser geschluckt hatte, aber auf der anderen Seite sah es auch so aus, als sein einiges von der sinnvollen Elektronik durch große Hitzeeinwirkung verschmort.

Nachdenklich kratzte Meister Fusselbeck sich am Kopf, wo ihm früher einmal die Haare sprossen. Ebenso nachdenklich sah er den jungen Mann an und fragte dann vorsichtig: „Sie haben ihn wirklich nicht erst gekocht und dann gebraten?"

Der junge Mann verneinte ganz energisch. Auch einen Schiffbruch wollte er nicht erlitten haben und getaucht sei er auch nicht damit; er könne nämlich gar nicht schwimmen, so meinte der junge Mann.

Im Verlaufe weiterer Nachforschungen von Meister Fusselbeck stellte sich dann heraus, dass er den Apparat auf dem Rand der Badewanne abgestellt hatte, um dort während des Bades ein Bundesligaspiel zu verfolgen.

Beim zweiten Elfmeter des FC-Plettenberg hätte er sich dermaßen über die Dusseligkeit des Torwarts erregt, dass der Transistorempfänger beinahe von selbst in die Badewanne gefallen war.

Natürlich hatte er den Apparat und den FC-Plettenberg sofort gerettet und ihn – den Transistorempfänger und nicht den FC-Plettenberg – sofort in Mutters guter Backröhre getrocknet. Den Trockenvorgang hätte er dann beendet, als dem guten Stück ein übler Geruch entwichen sei.

Ja, meinte der junge Mann, das sei eigentlich schon alles.

Meister Fusselbeck besah sich noch einmal den ramponierten Transistorempfänger und meinte dann abschließend, da könne man nichts mehr machen, und wenn man da überhaupt noch etwas machen wollte, dann würde das nur mit einem neuen Transistorradio gehen!

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Im wohlsortierten Lager von Meister Fusselbeck fand sich dann auch schnell ein besonders robustes Gerät, welches auch den höchsten Anforderungen zu genügen versprach.

Über den Preis wurde man sich erst nach langem Hin und Her einig, da der junge Mann das alte Gerät gerne in Zahlung gegeben hätte...

Bevor er nun den Laden verließ, gab ihm der Meister noch einen guten Rat mit auf den Weg.

„Denken Sie bitte immer daran", mahnte er väterlich, „das ist zwar ein besonders robustes Gerät, aber kochecht und feuerfest ist es auch nicht!"

DER LIEBE GOTT IST KEIN INGENIEUR

Das möchte ich jedenfalls behaupten und nachstehend begründen. (Er und Petrus als Wächter an der Himmelstür, mögen mir das bitte nicht falsch auslegen. Ich bin selbst Ingenieur und halte deshalb nicht viel von diesen Leuten.)

Also, ich behaupte, der liebe Gott ist kein Ingenieur, denn er ist bei der Erschaffung des Menschen sehr unpraktisch vorgegangen, indem er nämlich zuerst aus Staub Adam gemacht hat, und dann aus dessen Rippe die Eva.

Wenn Gott Ingenieur wäre, dann hätte er bei der Erschaffung des Menschen einen einfacheren Weg gewählt. Er hätte nämlich erst Eva gemacht, damit Adam sich dann selbst gleich aus dem Staub machen konnte! (Die verehrten Leserinnen sind höflich gebeten, mir diese kleine Betrachtung nicht nachzutragen.)

DIE FAHNE

Der Betriebsleiter und der Herr Direktor stehen morgens in der Werkhalle zusammen um noch etwas über den Betriebsablauf zu besprechen. Da tritt höflich grüßend, ein fremder Mann zu ihnen.

„Gehen Sie schon einmal in das Personalbüro", sagt der Betriebsleiter, „ich komme gleich nach."

„Was ist das für ein Mensch?" will der Herr Direktor etwas befremdet wissen.

„Den will ich als Meister einstellen", erklärt der Betriebsleiter.

„Das würde ich mir an Ihrer Stelle aber noch einmal genau überlegen", gibt der Herr Direktor zu bedenken, „ist Ihnen denn nicht aufgefallen, dass der Mensch schon am frühen Morgen eine Fahne hat?"

„Entschuldigen Sie, Herr Direktor", erklärt der Betriebsleiter, „aber die Fahne, die habe ich…"

QUALITÄT IST …

„Also ich stelle mir das so vor", meinte Ottlinger, „wir stellen eine Plakatwand auf und verkünden damit in der Fabrikhalle ganz groß: Qualität ist die Sicherheit unseres Arbeitsplatzes, des Einkommens und die die Zufriedenheit unserer Kunden!"

„Mann, Ottlinger", staunte Direktor Zirbelbaum, „dann lassen Sie uns doch gleich schreiben: Qualität ist alles, zack, zack!"

„Aber meine Herren, so kommen wir doch nicht weiter", lächelte Werbeleiter Henkelbach, „wenn wir die Mitarbeiter motivieren wollen, Qualität anzustreben, dann müssen wir ganz anders vorgehen."

„Und wie müssten wir dann nach Ihrer Meinung vorgehen, verehrter Herr Henkelbach?" fragte Ottlinger aggressiv.

„Ich stelle mir das kreativ und konstruktiv vor", erläuterte Henkelbach mit weltabgewandtem Blick. „Sie kennen doch sicher alle diese netten kleinen Zeichnungen ‚Liebe ist…'"

„Donnerwetter", staunte Ottlinger, „und wenn dann die erste weiblich Fachkraft in unserem Betrieb Fünflinge bekommt, dann benutzen wir das als Werbung für unsere Erzeugnisse?"

„Aber meine Herren, bleiben wir doch bei der Sache", rief Herr Direktor Zirbelbaum entsetzt und sank in seinem Sessel zusammen, „wenn einer von Ihnen so freundlich sein würde und nach meinen Herztropfen klingeln könnte?"

„Das ist es", rief Ottlinger begeistert, „Qualität ist der Herztropfen des Marktes!"

„Sie sollten sich schämen, Ottlinger", regte Henkelbach sich auf, „ich finde es nahezu pervers, Qualität mit Herztropfen zu vergleichen!"

„Als Werbeleiter haben Sie ja auch gar keine Beziehung zur Qualität", schlug Ottlinger unbarmherzig zurück. „Sie preisen ja jeden Mist an!"

„Qualität ist Sache", schlug Henkelbach vor, nachdem der Herr Direktor sich an seinen Herztropfen gelabt hatte.

„Aber wir wollen doch nicht Primitivität gegen Einfallslosigkeit tauschen", meinte Herr Direktor Zirbelbaum erholt. „Wenn wir unsere Mitarbeiter für die Qualität unserer Erzeugnisse interessieren wollen…"

„Qualität geht vor Quantität!" rief Ottlinger aufgeregt.

„Sagen Sie mal", fragten Herr Direktor Zirbelbaum und Werbeleiter Henkelbach wie aus einem Munde, „haben Sie etwas gegen den Umsatz?"

„Wir könnten ja den Kernspruch wählen", lenkte Ottlinger ein, „Qualität ist Umsatz!"

„Erstens ist das keine Frage", erklärte Herr Direktor Zirbelbaum, „und zweitens hängen sich doch sofort die Gewerkschaften an so etwas auf."

„Ja, was ist denn nun eigentlich Qualität?" wollte Henkelbach wissen und wirkte etwas ratlos.

„Ich würde sagen", meinte Ottlinger zögernd, „Qualität ist das, was wir verkaufen."

„Sind Sie da wirklich sicher?" zweifelte Herr Direktor Zirbelbaum und griff vorsorglich wieder nach seinen Herztropfen.

„Das ist es", rief Ottlinger begeistert, „Qualität ist – wenn alle damit zufrieden sind!"

„Sie haben es, Ottlinger", rief Henkelbach verblüfft, während Direktor Zirbelbaum seine Herztropfen entschieden zur Seite schob, „genau das Schlagwort, der Ohrwurm, das Image unserer Produktion!"

„Nachdem wir nun endlich soweit sind, meine Herren", meinte Direktor Zirbelbaum zufrieden, „kann ich ja jetzt zum Thema kommen: Also ich bin mit der Qualität unserer Erzeugnisse nicht zufrieden…!"

BESONDERES HOLZ

Meisengeier ist Vorarbeiter und das entspricht nicht so recht seinen gesellschaftlichen Intentionen. Er meint. dass er eigentlich in der gesellschaftlichen Hackordnung einige Sprossen höher auf die gesellschaftliche Stufenleiter gehören würde. Sein Ehrgeiz, der weit vor seinem fachlichen Wissen rangiert, sagt ihm, dass er jede sich bietende Gelegenheit zum Anlaß nehmen muß, um auf seine überragenden Fähigkeiten aufmerksam zu machen.

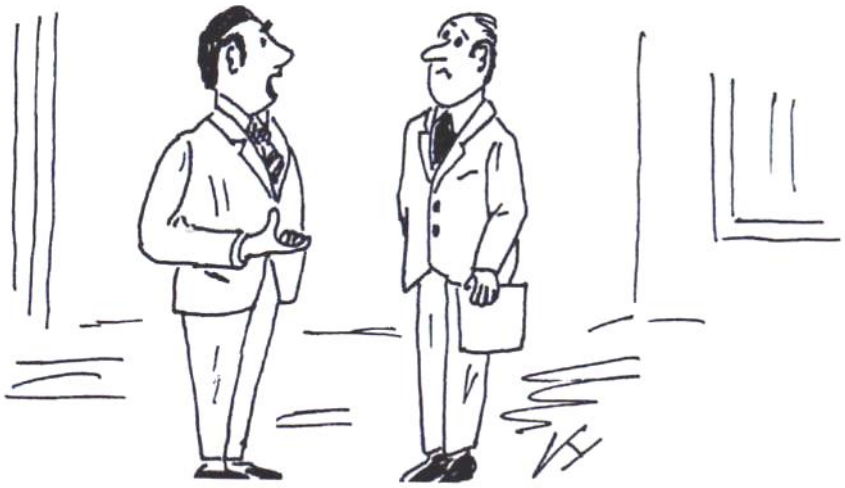
Die Gelegenheit kommt, als eines Tages ein höherer Herr der Konzernverwaltung es sich angelegen sein lässt, das Zweigwerk unauffällig zu besichtigen.

So etwas wird natürlich ganz unauffällig, aber mit sehr auffälliger Wirkung allen Leuten angekündigt.

„Guten Tag", sagt daher auch der betreffende Herr ziemlich unauffällig, als er unversehens auf Meisengeier stößt, „sind Sie hier der Abteilungsmeister?"

„Ich bin nur der Vorarbeiter", nimmt Meisengeier gedankenschnell seine Chance war, „aber ich bin aus dem Holz, aus dem man Abteilungsmeister macht!"

Der Herr aus der Konzernverwaltung versteht den kleinen Wink augenblicklich und meint lächelnd: „Das ist sehr gut, mein Lieber, ich werde mich daran erinnern – wenn wir einmal Abteilungsmeister aus Holz brauchen sollten!"



DIE ANGST VOR DER ALTEN DAME

„Guten Tag, ich komme wegen des Fernsehers", sagte ich.

Die alte Dame lächelte freundlich, führte mich in die Wohnung und zeigte mir das Gerät.

„Ich werde Ihnen inzwischen einen Kaffee kochen", sagte sie „und gegen einen kleinen Kognak werden Sie sicherlich auch nichts einzuwenden haben."

Ich bestätigte hocherfreut, dass Kaffee und Kognak nicht nur meine Lieblingsspeisen sondern auch meine Grundnahrungsmittel wären und die alte Dame ließ mich daraufhin mit dem defekten Fernseher alleine.

Ich nahm die Rückwand ab und fand den Schaden auch sehr schnell – bei diesen alten Geräten ist es ja immer dasselbe. Ich fand aber nicht nur den Defekt, ich fand auch einen kleinen Zettel. ‚Lieber Kollege', hatte da einer geschrieben, ‚Vorsicht vor der Hausfrau! Nehmen Sie keinen Kognak und lassen Sie sich vor allem nicht dazu überreden, die defekte Nachttischlampe im Schlafzimmer nachzusehen! Wenn Sie erst einmal im Schlafzimmer sind, dann werden Sie das erleben, was ich nun schon zum dritten Mal erlebt habe!'

Einen Augenblick stand ich erschüttert da und war zu keinem vernünftigen Gedanken fähig.

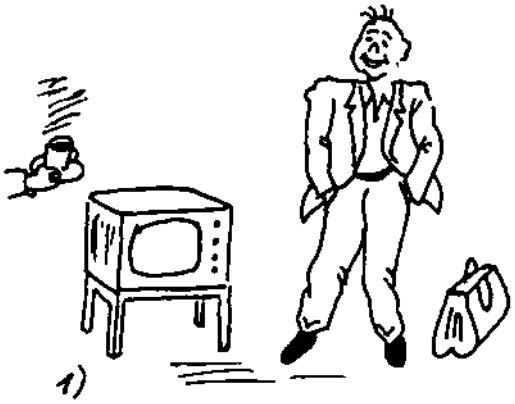
Diese freundliche Dame und dann diese Warnung!

„Ich bringe Ihnen Ihren Kaffee", sagte die alte Dame und den konnte ich jetzt wirklich gut gebrauchen.
Dann schaltete ich das Gerät ein und führte ihr vor, dass es nun wieder einwandfrei arbeitete. Dabei achtete ich besonders darauf, dass sie mir nicht zu nahe kam.

„Nun trinken wir aber noch einen Kognak", sagte sie und es war das erste Mal in meinem Leben, dass ich mich mit Händen und Füßen gegen einen geschenkten Kognak wehrte. Aber es half alles nichts, die Hartnäckigkeit der alten Dame war so groß, dass ich ihr einfach nicht länger widerstehen konnte. Allerdings achtete ich sorgfältig darauf, dass für mich ein Fluchtweg frei blieb.

„Was ich noch sagen wollte", sagte da die alte Dame, „ich habe da noch eine defekte Nachttischlampe im Schlafzimmer. Ob Sie mir die bei dieser Gelegenheit wohl auch einmal nachsehen könnten?"

Den Weg zum Auto schaffte ich in knapp acht Sekunden.



Allerdings hatte ich vergessen zu kassieren, aber ich war ja in Sicherheit – und das war die Hauptsache.

„Da schicken wir keine Rechnung hin", grinste mein Chef ebenso anzüglich wie herablassend, „die alte Dame hat den Apparat erst gestern bei mir gebraucht gekauft. Sie sollten vielleicht mal etwas gegen Ihre schmutzige Phantasie und gegen Ihre fast krankhafte Angst vor harmlosen alten Damen tun!"

MIT DER UHR IN DER HAND

Wir leb'n 'in ´ner eiligen, hastigen Zeit
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand,
der eine, der schiebt heut' den andern beiseit'
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand.
Wir dräng'n alle vorwärts, ob Hinz oder Kunz,
sind stets außer uns und wir komm'n nie zu uns,
denn wir werden mit uns ja nur flüchtig bekannt
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.
Der Tag beginnt schon in eiligem Lauf
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand.
Der Wecker, der weckt uns, wir stehen schon auf.

Schnell zieh'n wir uns an und schling'n unsern Schmaus,
der ist noch nicht runter, da treten wir aus
und sitzen selbst dort, an der hinteren Wand
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.

Wir machen ´ne Reise im Automobil
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand.
Wir reisen nicht mehr, nein, wir rasen zum Ziel
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.
Fragt man uns: „Die Gegend, die war wohl sehr schön?"
Dann sagen wir ja – und wir hab'n nichts geseh'n,
denn wir fuhren bloß ohne Sinn und Verstand
mit der Uhr, mit der in der Hand.

Wir fahr'n in die Ferien und sitzen am Strand
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand,
erwarten die Post, den geschäftlichen Stand
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.
Ein Buch mal zu lesen, das wär' ein Genuß –
wir lesen den Anfang und schau'n nach dem Schluß,
durchblättern den Goethe, durchfliegen den Kant
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.

Die Liebe, die Ehe betreib'n wir als Sport
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand.
Wir find'n uns, verbind'n uns und pflanzen uns fort
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand.
Will sie ihn mal küssen, dann stellt er sich froh –
und denkt sich: „Nu mach' schon, ich muß ins Büro" –
Und er drückt sie ans Herze und küsst sie galant
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.

So eil'n wir durchs Leben ohne Freud' und Pläsier
mit der Uhr in der Hand, mit der Uhr in der Hand –
da, plötzlich, steht einer, der mächt'ger als wir,
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.
Der sagt: „Du brauchst nicht auf die Uhr mehr zu seh'n,
denn meine geht weiter und deine bleibt steh'n –
und er winkt uns hinüber ins and're Land
mit der Uhr, mit der Uhr in der Hand.

- Otto Reutter -

BUNTE WELT DER ARBEIT

„Ich habe hier auch einmal als Arbeiter angefangen", erzählt der alte Meister, „aber dann habe ich mich in der Firma bis zum Meister hochgearbeitet!"
„Donnerwetter", meint Fusselbeck verblüfft, „und das ist gar nicht aufgefallen?"

Meisengeier besucht einen alten Studienfreund, der es beruflich weit gebracht hat, in dessen Büro.
„Bedaure", meint die Vorzimmerdame, „aber der Herr Direktor weilt zur Kur in Bad Orb."
„Donnerwetter", staunt Meisengeier, „früher hat er immer Natron genommen!"

Eine Berliner Gewerkschaftsvertretung will das Kunstverständnis ihrer Mitglieder fördern und verteilt Karten für ein Konzert von Yehudi Menuhin.
Einer der Konzertbesucher wird am anderen Tag von seinen Kollegen gefragt: War'n det wat? Det is doch nischt for unereens!"
Habt ihr ´ne Ahnung", prahlt der Konzertbesucher. „Det war ´ne Wucht. Der streicht vielleicht ´nen kessen Darm!"

„Am ersten Tag werden die Sicherheitsschuhe noch etwas kneifen", erklärt der Meister, „aber schon am zweiten Tag gibt sich das."
„In Ordnung", meint Hempel verständig, „dann werde ich sie eben erst am zweiten Tag anziehen."

„Könnten Sie nicht das Fenster schließen?" bittet die Sekretärin den Chef, „es ist draußen doch sehr kalt!"
Der Chef schließt das Fenster und fragt dann: „Glauben Sie, dass es draußen jetzt wärmer ist?"

„Ich kündige", fährt Klabuncke seinen Meister an, „und das kann ich Ihnen jetzt schon sagen, einen Dümmeren als mich werden Sie so leicht nicht wieder finden!"

„Meine erste Arbeit, als ich damals hier anfing", erklärt der Chef dem Auszubildenden, „war, einen Brief nach Amerika zur Post zu bringen!"
„Mann", staunt da der Auszubildende, „warum haben Sie ihn denn nicht in den nächsten Briefkasten geworfen?"

Als im Herbst 1918 der Kaiser abgedankt hatte und die Republik verkündet wurde, sagte der Diener des Bankiers Karl Fürstenberg: „Wir leben jetzt in einer Republik, Herr Fürstenberg, als Bürger dieses Staates muß ich Sie bitten, mich nicht mehr zu duzen!" Fürstenberg überlegte einen Augenblick und meinte dann: „Das ist mir zu umständlich, Wilhelm. Aber ich mache dir einen Vorschlage, sage ab heute Karl zu mir."

Meisengeier wird bei seinem Chef wegen einer Gehaltserhöhung vorstellig.
„Hören Sie, Meisengeier", meint der Chef, „Sie verdienen genauso viel wie Ihr Kollege Lerchentöter und der muß immerhin noch seine vier Kinder ernähren.
„Und ich dachte immer", meint Meisengeier ungerührt, „Sie bezahlen die Leute für das, was sie am Arbeitsplatz leisten."

Klabuncke hat an seiner Bohrmaschine unheimlich Mist gebaut und gerade in diesem Augenblick erscheint natürlich mal wieder der Meister.
„Können Sie eigentlich Gedanken lesen, Meister?" fragt Klabuncke verblüfft.
„Aber natürlich", knurrt der Meister wütend.
„Dann entschuldigen sie bitte" meint Klabuncke verlegen.

„Und was würde ich bei Ihnen verdienen?" wird Hempel beim Einstellungsgespräch konkret.
„Achtmarkfünfzig die Stunde, später natürlich mehr", meint der Personalchef.
„Wenn das so ist", überlegt Hempel, „dann kommen ich doch besser später noch einmal vorbei."

„Ich würde Sie ja schon als Gabelstaplerfahrer einstellen", meint der Meister, „aber sind Sie dafür nicht schon etwas zu alt?"
„Solange Sie nicht von mir verlangen, das ich mit der Stapler ein Looping machen soll", meint der Bewerber, „fühle ich mich noch nicht zu alt."

Herr Direktor Grünbier kehrt, von der Messe kommend, in sein Hotel zurück.
„Und wenn Sie zu später Stunde noch etwas benötigen", sagt der Portier zuvorkommend, „dann klingeln Sie ruhig nach dem Zimmermädchen, das kommt dann sofort!"
„Das ist aber nett", freut sich Herr Direktor Grünbier, „könnte ich das Zimmermädchen denn auch schon mal vorher sehen?"

„Sagen Sie mal, mein lieber Lerchentöter", knurrt der Chef, „ohne Ihnen nahe treten zu wollen, würde es mich doch einmal interessieren, was Sie eigentlich den ganzen Tag so hier tun?"
„Seid ich unkündbar bin", grinst Lerchentöter, „tue ich gar nichts mehr!"
„So geht das aber nicht", meint der Chef, „wenn einer hier das Recht hat, gar nichts zu tun, dann bin ich das!"

„Nein Fräulein Eva", lobt Herr Direktor Grünbier seine neue Sekretärin, „Ihre Post wird von Tag zu Tag besser!"
„Wirklich, Herr Direktor?" freut sich Fräuleine Eva.
„Wirklich", lächelt Grünbier bestätigend, „in etwa vier Wochen werden wir es wagen, den ersten Brief von Ihnen abzuschicken."

Hempel liefert, wie an jedem ersten, sein Gehalt zu Hause ab. Frau Hempel zählt das Geld mit flinken Fingern geübt nach. „Hempel", sagt sie dann, da fehlen ja fünfzig Pfennige – hast du etwa ein Verhältnis?!"

MEISTERLICHES

„Nein, also dieser Meister Kettelbach", wankte Havenmeier ins Büro, „der hat noch einmal Schuld daran, wenn ich vor der Rente schon mit Sand schmeiße!"

„Natürlich ist Kettelbach ein etwas schwieriger Zeitgenosse", versuchte ich Havenmeier zu beruhigen, „er macht sich einen Spaß daraus, die Leute aus dem Büro hinter den Bahndamm zu locken und dann fürchterlich auf die Schnauze fallen zu lassen."

„Genau so ist es", bestätigte Havenmeier mit wiedererwachenden Lebensgeistern, „der braucht das einfach. Ich glaube fast, der betrachtet das als einen wesentlichen Bestandteil seiner Lebensqualität!"

„Worum ging es eigentlich, Havenmeier?" wollte ich wissen.

„Er sollte mir ja nur diese eiligen Kontakte für Singapur versilbern", klagte Havenmeier und fiel dabei schon wieder in sein berufsspezifisches Koma zurück, „da hat er gesagt, das würde überhaupt nicht in Frage kommen, denn seine Galvanik sei überlastet und außerdem wäre das Silberbad sowieso gerade mal wieder im Eimer!"

„Das müssen Sie doch ein bisschen verstehen, Kettelbach ist eben, wie alle Meister, völlig überlastet", versuchte ich ihn zu beruhigen

„Der ist nicht überlastet", meinte Havenmeier überzeugt, „der hat Spaß an dem Psychoterror, den er gegen uns aufführt. Er hat mir gesagt, dass die Kontakte ja auch im Wasserkopf der Verwaltung versilbert werden könnten, groß und teuer genug wäre der ja!"

„Das müssen Sie verstehen Havenmeier", warb ich um Verständnis, „der Mann ist schließlich Meister!"

„Das ist kein Meister, das ist ein Teufel", seufzte Havenmeier, „der macht einem das Leben schwer, wo er nur kann. Immer tut er genau das Gegenteil von dem, was ich von ihm verlange!"

„Von einem Meister, der die Galvanik leitet", sagte ich mit leisem Vorwurf in der Stimme, „dürfen Sie natürlich nichts verlangen. Der meint dann doch sofort, Sie wollten ihm Befehle erteilen!"

„Aber wenn die Kontakte doch rechtzeitig zum Flugzeug nach Singapur müssen?" rief Havenmeier verzweifelt.

„Aber Havenmeier", war ich für einen Augenblick wirklich verblüfft, „Wo ist denn Ihre Menschenkenntnis? Sie können doch einen Meister nicht mit den Realitäten des Alltags konfrontieren. Dem müssen Sie als Bittsteller gegenübertreten, ihm sozusagen die Füße küssen – natürlich nur ganz symbolisch!"

„Das habe ich auch schon versucht", meint Havenmeier, „aber Kettelbach meinte, ich könnte ihn knutschen bis er schielt, deswegen würde sich doch nichts bei ihm abspielen!"

„Hören Sie, Havenmeier", beruhigte ich ihn, „ich werde Ihnen helfen und ich wette mit Ihnen um einen Kasten Bier, dass Ihre Kontakte in spätestens zwei Stunden versilbert sind."

„Das ist nett von Ihnen", seufzte Havenmeier schniefend, „aber ich glaube nicht, dass Ihnen das gelingt. Ich selber habe vor Kettelbach regelrecht einen Hula-Hula getanzt und das hat ihn überhaupt nicht gerührt."

„Havenmeier", sagte ich zuversichtlich, in spätestens zwei Stunden liegen Ihre Kontakte für Singapur versilbert am Lager, oder ich will Meier heißen!"

„Zwei Stunden später kam Havenmeier zu mir und meinte völlig verstört: „Die Kontakte liegen ja wirklich versilbert am Lager, „wie haben Sie Kettelbach nur dazu gebracht?"

„Ganz einfach, Havenmeier", grinste ich, „ich bin in die Galvanik gegangen, habe Kettelbach den Schäferkasten mit Ihren Kontakten gezeigt und gesagt: Die Kontakte müssen unbedingt erst einmal so stehen bleiben, wie sie sind. Wir wissen nämlich noch gar nicht, ob wir sie wirklich versilbert nach Singapur schicken müssen!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SO SIND DIE AUSZUBILDENDEN HEUTE

Also, ich muß einem eine Lanze für die Auszubildenden brechen; wenn ich immer die unsachlichen und voreingenommenen Kommentare höre, dann kann mich glatt die kalte Wut packen!

Nur ein Beispiel, dass Auszubildende gar nicht so sind, wie sie immer wieder hingestellt werden: Ich kriege da so eine Handbohrmaschine zur Reparatur, so ein stomlinienförmiges Ding aus dem Musterbau.

Ich habe die Maschine gerade halbwegs auseinander, als es passiert, eine kleine, unscheinbare Mutter rutscht mir aus den Fingern und verkriecht sich in eine Ecke, wo man ohne überdurchschnittliche Erfahrung nun wirklich nicht hinkommt.

Ich hole mir also einen Draht und zeige meinem Auszubildenden, was in einem solchen Fall zu tun ist. Nach einer halben Stunde merken wir beide, dass das ein Aluminiumdraht ist und setzen die Operation mit einem Original-Schweißdraht fort, aber die Mutter ist nicht zu fassen.

Für solche schweren Fälle hätte ich immer einen Magneten, erkläre ich meinem Auszubildenden und will ihm zeigen, wie ein Magnet aussieht und funktioniert. Natürlich ist mein Privatmagnet mal wieder nicht an seinem Platz, weil ich ihn dem Meister geliehen habe.

Meister sind auch nicht mehr das, was sie mal waren. Meiner streitet doch glatt ab, dass ich ihm das Ding geliehen hätte, aber ich weiß noch genau, dass das vor der letzten Inventur war. Ich sage ihm das in einer sehr höflichen Weise, und er verspricht mir dafür, dass er mir beim Suchen behilflich sein würde.

Nach gut drei Stunden haben wir das Meisterbüro mal so richtig aufgeräumt und meinen Magneten da gefunden, wo er bestimmt nicht hingehört – im Feilenschrank!

Nun kehre ich zu der Handbohrmaschine zurück, wo auch noch mein Auszubildender mit einer bewundernswerten Beharrlichkeit auf die weitere Ausbildung wartet.
Ich erkläre ihm also den Magneten und zeige ihm dann, wie man die Mutter damit herausholen kann. Vielleicht sind meine Finger zu kurz oder der Magnet zu stark, jedenfalls liegt er jetzt dicht neben der Mutter in der Maschine. – Ja, da ist guter Rat teuer!
Ich treffe eine Entscheidung und erkläre dem Ausbildenden, dass das Problem nun akademische Ausmaße angenommen hätte, die nicht mehr in meinen Zuständigkeits-bereich fallen würden. Ich würde jetzt also den Meister holen, damit der aus seiner größeren Erfahrung heraus eine qualifizierte Entscheidung treffen könnte. Als ich mit dem Meister zurückkomme, steht der Auszubildende da und hat die Mutter und den Magneten in der Hand.

Auf unsere erstaunten Fragen, wie er das Problem gemeistert habe, erklärt er in der ihm eigenen und bescheidenen Art ganz sachlich, er hätte die Maschine hochgehoben, herumgedreht und geschüttelt, bis die Mutter und der Magnet herhausgefallen wären.

Sehen Sie – so sind die Auszubildenden heute!

VERBLÜFFENDER EFFEKT

Im Hörsaal einer technischen Hochschule trug sich eines Abends etwas Seltsames zu. Es fand gerade eine Vorlesung über moderne Kunst statt, bei der auch prachtvolle Bilder gezeigt wurden, so dass alles in weihevoller Stimmung war.

Plötzlich aber wurde im Saal ein Gassenhauer gesungen, ganz laut und deutlich und mit größter Ruhe und Energie.
Niemand vermochte den frechen Störer zu entdecken. Und das war kein Wunder. Denn dort, wo er sich befand, suchte niemand. Er saß nämlich in den Glocken der Bogenlampen, die den Saal erhellten, in allen Lampen zugleich.
Die Lichtbogen waren es, die sangen.

Ein Stockwerk unter dem Saal, in dem die so gestörte Vorlesung stattfand, lag nämlich ein Laboratorium, in dem Professor Slaby eine damals gerade von Dudelt erfundene Konstruktion ausprobierte. Die Erfindung Dudelts erlaubt, durch einen über die Kohlen und den Lichtbogen der Lampen geleiteten, dem eigentlichen Lichtstrom überlagerten Wechselstrom, den Lichtbogen in Schwingungen zu versetzen. Diese Schwingungen rufen Luft-Schallschwingungen hervor und wenn man die Frequenz dieser Schwingungen entsprechend bemisst und wandelbar macht, was dem Techniker leicht fällt, kann man den Lichtbogen jeden musikalischen Ton, aber auch ganze Melodien singen lassen.

In diesem Fall hatte ein scherzhaft veranlagter Student die Apparatur in einem unbewachten Augenblick entsprechend manipuliert und mit der Lichtleitung verbunden. So konnte es geschehen, dass zu der ebenso weihevollen wie belehrenden Vorführung eines Liebermannschen Gemäldes ‚Du bist verrückt, meint Kind' gesungen wurde.

Diese Bogenlampen-Apparatur hat sich aber als weit mehr als ein Scherzartikel erwiesen; hat sie doch zum ersten Mal das drahtlose Fernsprechen ermöglicht.

SPRACHWUNDER UND ZUSATZNUTZEN

Dass auch Maschinen sich artikulieren können, ist so neu nicht. Die wohl nachweislich älteste Form der Sprachausgabe stellt schon der den alten Griechen bekannte Zinnschrei dar.

Kräftiges Zurren und Biegen an aus Zinn gefertigten Gegenständen erzeugt einen zwar wenig aussagefähigen jedoch deutlich wahrnehmen Laut.

Für diese Art der ‚Sprachausgabe' fanden sich jedoch kaum nutzbringende Abwendungs-Möglichkeiten, so dass sie schon bald in Vergessenheit geriet.

Andere, auch für gewöhnlich stumme, Materie brachten Anfang der 50er dieses Jahrhunderts hingegen alpenländische Bewohner zum Sprechen.

Filmtitel, wie ‚Der Berg ruft' oder ‚Ewig singen die Wälder' geben Kunde von dererlei Taten.

Aber mittlerweile könnte sich ebenfalls bei einer weniger naturverbundenen Tätigkeit, nämlich der des Fotokopierens, kommunikative Erfolgserlebnisse einstellen.

Neuester Schrei – hier einmal im wahrsten Sinne des Wortes – ist ein Kopierautomat, der seinen Bediener verbal auf Fehler aufmerksam macht.

„Sie haben das Original vergessen!" erinnert die Maschine, falls ein Büroler fortgehen will, ohne das fotokopierte Originalblatt dem Apparat entnommen zu haben.

Feldversuche mit diesen sprechenden Kopierern, über deren praktischen Nutzen sich die Experten bislang noch streiten, führten zu wundersamen Ergebnissen.

Noch etwas verwirrt ob eines sprechenden Kopierautomaten nämlich, bedankte sich manch als muffeliger Mitmensch artig bei der ihn mahnenden Maschine.

Müssen denn erst die Automaten das Sprechen lernen, damit im Büro und Betrieb die von manchem vermisste Höflichkeit zurückkehrt? – Ein Zusatznutzen also!

OPTIMALE AUSLASTUNG

„Da kaufen wir dauernd neue und moderne Maschinen", klagte der Disponent, Und nun liegen Sie mir dauernd in den Ohren, dass Ihre Kapazitäten nicht ausreichen!"

„Nichts gegen diese neuen und modernen Maschinen", meinte der Meister, aber früher, als ich noch die alten Maschinen hatte, da hatte ich viel mehr davon. Die neuen Maschinen sind zwar viel leistungsfähiger, universeller und außerdem vielseitig einsetzbar…"

Dann erklärte er dem Disponenten noch, dass die neuen Maschinen, weil sie eben so leistungsfähig seien, nicht in der gleichen Anzahl wie die alten Maschinen angeschafft würden.

Und ich kann eben immer nur ein Werkzeug auf einer Maschine laufen lassen", meinte er abschließend.

Und was haben Sie mit den alten Maschinen gemacht?" wollte der Disponent hier hoffnungsvoll in eine organisatorische Marktlücke stoßen.

„Die haben wir verkauft, soweit wir sie nicht verschrotten mussten", seufzte der Meister ergeben.

„Na, hören Sie mal", regte der Disponent sich auf, „wie können wir denn Maschinen verkaufen, die wir noch gebrauchen können?"

„Wir brauchten Sie ja nicht mehr", erklärte der Meister am Ende seiner fast übermenschlichen Geduld, „weil wir doch jetzt diese viel leistungsfähigeren Maschinen bekommen haben."

„Ja", meinte der Disponent, der heute wohl einen besonders schlechten Tag hatte, „lasten Sie vielleicht die Leistung dieser Maschinen nicht richtig aus?"

„Die laufen vierundzwanzig Stunden am Tag und die ganze Nacht", zwang der Meister sich zur Ruhe.

„Das besagt noch gar nichts, Meister", lächelte der Disponent ebenso unwissend wie überlegen. „Als ich meinen früheren Beruf aufgab und mich auf Maschinenbau umschulen ließ…"

„Was war denn Ihr früherer Beruf?" wollte der Meister ahnungsvoll wissen.

„Frisör", erinnerte sich der Disponent lächelnd, „Sie hätten damals erleben sollen, was ich für Leistungsgrade erbracht habe!"

„Ach ja", nahm der Meister sofort die Chance war, um zurückzuschlagen, „bei so einem Frisör bin ich auch schon mal gewesen, Ich erinnere mich, dass ich danach immer zehn Schritte hinter meiner Frau gehen musste, wenn wir mal ausgingen!"

„Vorbei ist vorbei, Meister", erinnerte sich der Disponent wehmütig, „und die guten alten Zeiten kehren nie wieder; allerdings frage ich mich aber doch, warum Sie nur fünfundachtzig Prozent erreichen?"

„Hören Sie, junger Mann", meinte der Meister, nachdem er sich noch einmal erinnert hatte, was ihm über die qualifizierte Menschenführung beigebracht worden war, „zwischen der Tätigkeit eines Frisörs und eines Werkzeugaufstellers gibt es gewisse Unterschiede…"

Ausführlich beschrieb der Meister, dass ein Werkzeug aufgespannt, eingerichtet und abgemustert werden müsse – und wenn es dann erfolgreich gelaufen sei, dann müsse man es eben wieder abspannen und das würde nun einmal Zeit kosten.

„Die Industrie hat nun mal andere Gesetze und Verfahrensweisen als das Handwerk", meinte der Meister einsichtig, „besonders, wenn es das Frisörhandwerk ist."

Zufrieden nahm er zur Kenntnis, dass der Disponent zustimmend dazu nickte.

„Im Gegensatz zum Frisörgewerbe werden wir hier nämlich von einer allzeit wachen Qualitätssicherung kontrolliert", erinnerte er beziehungsreich.

„Ich verstehe zwar, dass Sie etwas gegen Frisöre haben", meinte der Disponent, „aber ich verstehe nicht, warum Sie mit diesen modernen Maschinen keine hundert Prozent Leistung erreichen…"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

GRÜNBIER UND DIE AUTOMATIK

Grünbier ist eigentlich ein guter Kunde unserer Reparaturwerkstatt. Einer von denn, von denen man auch nach Feierabend noch Gutes denkt.

Ein halbes Jahr habe ich auf ihn eingeredet. „Herr Grünbier", habe ich zu ihm gesagt, „ein Mann in Ihrer Position braucht ein Auto, das etwas hermacht.

Er ist nämlich Präsident des örtlichen Kaninchenzuchtvereins.

Nach einem halben Jahr hatte er sich endlich entschlossen, etwas gegen sein altes Auto zu unternehmen.

„Ich bin ja so glücklich", sagte er vorgestern noch zu mir, als er stolz seinen neuen Wagen vorführte. Als er gestern wieder in die Werkstatt kam, sah er nicht mehr ganz so glücklich aus. Ich hatte den Eindruck, dass er unter eine Straßenkehrmaschine geraten war.

„Um Gotteswillen, Herr Grünbier", rief ich erschrocken, „hatten Sie etwa mit dem neuen Auto schon einen Unfall?"

„Ach", winkte er müde ab und legte sein verbeultes und in allen Farben schillerndes in Sorgenfalten, „wäre ich doch nur bei meiner alten Karre geblieben. Diese moderne Getriebeautomatik ist noch mal mein Untergang. Jedesmal, wenn ich so ganz in Gedanken kuppeln will, mache ich eine Vollbremsung und knalle vor die Windschutzscheibe!"

Dem Manne musste geholfen werden.

„Passen Sie mal auf, Herr Grünbier", sagte ich, „den linken Fuß brauchen Sie doch bei der Automatik gar nicht mehr, das müssen Sie sich nur merken!"

„Ich kann mir das ja merken", meinte Grünbier, aber mein linker Fuß hat so ein schlechtes Gedächtnis, der macht, was er gewohnt ist!"

Ich hatte einen genialen Einfall. „Herr Grünbier, binden Sie doch einfach Ihren linken Fuß am Sitz fest. Sie müssen sich ja nicht fesseln. Nur so, dass Sie es merken, wenn Sie mal wieder kuppeln wollen!"

Grünbier strahlte, soweit ihm das möglich war, über das ganze Gesicht. „Mann", rief er begeistert, das ist ja eine tolle Idee, da hätte ich eigentlich selber darauf kommen können!"

Damit enteilte er voller Tatendrang zu seinem neuen Auto. Heute sagte ein Kollege zu mir: „Sag mal, der Grünbier, das war doch dein Kunde?"

„Wieso war?" fragte ich ahnungsvoll zurück.

"Den wirst du wohl so schnell nicht wieder sehen", erklärte er mir, „der hat einen Unfall gebaut, wie er wohl nur alle hundert Jahre einmal passiert!"

Endlich erzählte er mir die Geschichte im Zusammenhang.

„Also, der ist aus seinem Wagen ausgestiegen und dann mit Volldampf auf das Pflaster geknallt. Als endlich der Krankenwagen kam und ihn abtransportieren wollte, da sahen die Leutchen, dass er seinen linken Fuß am Sitz festgebunden hatte. Wie kann man nur auf so eine verrückte Idee kommen?"

Ich hätte es ihm ja erklären können, aber es gibt eben Situationen, die lassen sich einfach nicht erklären!

FUSSELBECK UND DER ENGEL

Seit einiger Zeit sind Handwerker dabei, Fusselbecks Haus auf eine besonders hässliche Weise zu verunstalten; sie haben den Dachstuhl demontiert und, mit einer unansehnlichen Kuppel versehen, wieder aufgebaut.

„Sagen Sie mal, Fusselbeck", kann ich meine Neugierde nicht länger zügeln, „wollen Sie demnächst Weltraumraketen von Ihrem Dach abschießen?"

„Ich habe die Astronomie als mein Hobby entdeckt", meinte Fusselbeck so ziemlich von oben herab, „mehr mag ich dazu nicht sagen, denn es ist wohl davon auszugehen, dass Sie nicht einmal den Unterschied zwischen Astronomie und Astrologie kennen!"

„Nun kommen Sie mal wieder auf den Teppich, Fusselbeck", sagte ich einigermaßen wütend, „ich nehme also an, dass Sie den Weltraum beobachten wollen und wie ich Ihre Dusseligkeit aus einiger Erfahrung kenne, werden wir demnächst Neptun im Nebel der Andromeda finden!"

„Sie sind vulgär, Nachbar Frech", meinte Fusselbeck vornehm, „aber ich muß zugeben, dass ich mich über Ihre, zumindest rudimentär vorhandenen Kenntnisse über das Weltall verwundere!"

Damit ließ er mich stehen und ich hätte die Angelegenheit längst wieder vergessen, wenn mich nicht die Geräusche seiner Sternwarte in der Nacht gestört hätten.

„Sie gucken ganz schön geräuschvoll in das Weltall, Fusselbeck", begrüßte ich ihn eines Morgens, „kann man die Astronomie nicht etwas weniger laut betreiben?"

„Ich muß Sie um Entschuldigung bitten, Nachbar Frech", meinte Fusselbeck, mir ist auch schon aufgefallen, dass mein Teleskop etwas quietscht, aber ich habe auch schon die Lieferfirma beauftragt, hier für Abhilfe zu sorgen."

Einige Tage später kletterten dann auch wirklich einige Monteure auf Fusselbecks Dach herum und beschäftigten sich so lange mit seiner Weltraumoptik, bis das Öl auf die Straße lief.

„Darf ich Sie heute Abend zu einer Besichtigung des Weltalls einladen, Nachbar Frech?" fragte mich Fusselbeck später, als das Teleskop nicht mehr quietschte, „wir haben heute einen besonders sternklaren Himmel!"

Ich hätte ja lieber geschlafen, aber neugierig bin ich auch, und immerhin habe ich noch nie einen technisch erweiterten Blick in das Weltall geworfen.

„Nein, Fusselbeck", rief ich entsetzt, als er mir, kaum dass ich sein Heimobservatorium betreten hatte, einen Kognak anbot, „nach dem letzten Kognak bei Ihnen, sagte mein Arzt, dass ich davon leicht für immer blind werden könnte!"

„Ich wollte Ihnen doch nur einen Begrüßungsschluck anbieten", meinte Fusselbeck und stellte ebenso schnell wie sparsam die Flasche wieder in den Schrank, „aber kommen Sie, ich habe das Teleskop auf das Sternbild des Schwan ausgerichtet. Dort können Sie Cygnus X1 sehen, einen schwarzen Zwerg."

„Das sieht Ihnen ähnlich, Fusselbeck", regte ich mich schon wieder auf, „das ganze Universum ist voller Sonnen, Planeten und Kometen, und was zeigen Sie mir: Einen schwarzen Zwerg!"

Dann sah ich angestrengt durch das Okular.

„Was sehen Sie", wollte Fusselbeck wissen.

„Da latscht etwas über die Milchstraße", antwortete ich, „es hat zwei Flügel!"

„Ein Engel!" rief Fusselbeck begeistert, „und ausgerechnet Sie müssen ihn zuerst sehen!" Er riß mich vom Okular und warf mich in eine Ecke seines Heimobservatoriums, wo ich schmerzhaft aufschlug.

Dann presste er die Augen an das Okular und sah angestrengt in das Weltall.

Als er mich nach langer Zeit endlich wieder ansah, hatte er Mord in den Augen. „Das werde ich Ihnen nie vergessen, Nachbar Frech", sagte Fusselbeck mit gebrochener Stimme, „das ist ja nur eine Fliege, die draußen über das Objektiv läuft!"

MORS CERTA, HORA INCERTA

‚Sterben müssen wir, nur wissen wir nicht wann', lautete die freie Übersetzung dieser lateinischen Inschrift an einer Leipziger Rathausuhr. Wörtlich übersetzt: ‚Der Tod ist gewiß, die Stunde ungewiß.'

Die Leipziger aber, vielleicht gewitzt durch ihre Erfahrungen mit diesem so vertrauten Wahrzeichen ihrer Stadt, haben es so gelesen: „Doodsicher geht se falsch."

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

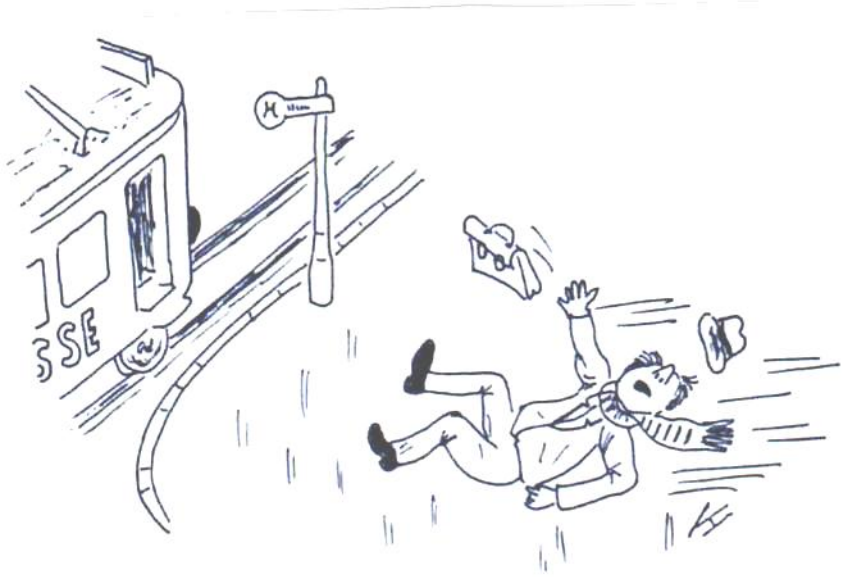
EISKALTE MECHANIK

Der Assistent hatte gut gefrühstückt und war im Begriff, das Haus zu verlassen. Er öffnete die Haustür und trat ins Freie.

Es war ein kalter Wintermorgen, und schon beim Anblick der vereisten Straße begann er, vor Kälte mit einer Frequenz von etwa zehn Schwingungen pro Sekunde, jedoch ziemlich kleiner Amplitude, zu zittern. An der Gartenpforte angekommen, erteilte er dieser mit dem rechten Fuß einen wohldosierten Drehimpuls, der die Pforte um genau 30 Grad aufschwingen ließ. Dieser Öffnungswinkel bot zwar kaum einen genügenden Durchlaß, aber er erleichterte die Berechnung des Vorganges ungemein.

Nunmehr begann der Assistent, sich vorsichtig auf dem Eis vorwärts zu bewegen unter geschickte Ausnutzung der Haftreibung zwischen Stiefelsohlen und Eis.

Da er ganz richtig erkannt hatte, dass durch Auf- und Abbewegen des Körpers unnütz Energie verbraucht wird, bemühte er sich, seinen Schwerpunkt zu fixieren, was ihm auch mit leidlicher Annäherung gelang. Solchermaßen in erbaulichen Betrachtungen über den praktischen Nutzen der Wissenschaft im Allgemeinen und der höheren Mathematik im Besonderen versunken, entging ihm fast, dass seine Straßenbahn bereits an der Haltestelle stand.



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Er bekam einen Schreck und erteilte sich eine konstante Beschleunigung in horizontaler Richtung. Er war ein guter Kopfrechner und ermittelte durch schnelle zweimalige Integration seiner Bewegungsgleichung, dass er die Straßenbahn noch rechtzeitig erreichen würde.

Leider ging hierbei die Haftreibung seiner Füße in Gleitreibung über, und der schon erwähnte Schwerpunkt bewegte sich auf einer Parabel höherer Ordnung abwärts.

Zum Glück wehte gerade ein sehr heftiger Rückenwind, und so kam er – zwar sitzend-rutschend – dank eines ausreichenden Luftwiderstandes flott voran. Ihn verdroß nur, dass seine Zentralachse durch den Sturz verbogen, und der Inhalt seiner Aktentasche in mehrere Komponenten zerlegt worden war. Er reduzierte diese aber schnell wieder auf einen Punkt und erreichte auf diese Weise seine Straßenbahn gerade im letzten Augenblick.

- cand. mach. Ernst Herzog -

EIN GANZ NORMALER ARBEITSTAG

„Wir hätten natürlich ganz normale Bolzen nehmen können", sagte Brambier, „aber ich war schon immer ein etwas individueller Typ, das ganze Normwesen verdirbt einem doch den Spaß an der Arbeit."

„Natürlich könnten wir die Normteile innerhalb weniger Tage im Hause haben", meinte der Sachbearbeiter vom Einkauf, „aber unsere Konstruktion legt ja immer sehr großen Wert auf die persönliche Note nach BtN!"

„Wenn ich jetzt einen Stadtbestellschein unterschreiben lasse und die Normteile schnellstens besorge", wollte Wallmeier von der Fertigung wissen, würden Sie mir dann auch sofort die Flansche zusammenschrauben lassen?"

„Das geht schon", kratzte sich der Meister am Hinterkopf, „aber unser Qualitätssicherer, der kommt dann immer gleich mit einem Ordner voller Zeichnungen und einer Mikrometerschraube."

„Könnten wir ihm nicht seine Brille verstecken", fragte Wallmeier, „wenn er seine Dioptrien nicht mehr hat, dann ist er doch so gut wie hilflos!"

„Das wäre unfair", meinte der Meister, „aber wenn Sie ihm eine kleine Flasche Weinbrand besorgen, dann ist er innerhalb von fünf Minuten der entgegenkommendste Mensch, den Sie sich vorstellen können."

Wallmeier besorgte sich mit dem Stadtbestellschein die normierten Bolzen und aus eigenem Portemonnaie eine kleine Flasche Weinbrand.

„Irgendetwas stimmt hier nicht", meinte Herr Direktor Wamnitzer, als er zufällig in die Fertigung kam, „die Leute arbeiten wie verrückt, um die überfälligen Flansche zusammenzuschrauben und die Qualitätssicherung singt: ‚Warum ist es am Rhein so schön'."

„Wir haben eben fleißige Mitarbeiter und eine lustige Qualitätssicherung", versuchte Wallmeier überzeugend zu wirken.

Herr Direktor Wamnitzer verließ die Abteilung, weil es sich nicht mit der nötigen Autorität vertrug, wenn Vorgesetzte veralbert wurden.

„Sehen Sie zu, dass die Flansche endlich herausgehen", sagte er noch streng, „der Kunde hat schon beträchtlich Wind deswegen gemacht und ich bin so empfindlich gegen Zug."

Wenige Stunden später waren die Flansche beim Versand und wurden dort sachgemäß in eine große Kiste verpackt, um mit einem Personenwagen der Firma noch in der Nacht zum Kunden gebracht zu werden.

So eine große Kiste passt aber nicht in meinen Kofferraum", sagte der Fahrer entgeistert, als er die Sendung sah, wenn ihr wollt, dass ich damit morgen früh beim Kunden bin, dann packt ihr mir die Dinger am besten lose in den Wagen."

„Rechnen Sie mal damit, dass Sie morgen über die Bolzen verfügen können", sagte Brambier gönnerhaft, „der Lieferant hat mir fest zugesagt, dass er morgen liefern will."

„Sagen Sie Ihrem Lieferanten, dass er sich seine Bolzen in die Haare schmieren kann", meinte Wallmeier stolz, „die Flansche sind gerade auf die Autobahn gegangen, wir haben sie nämlich mit Normteilen zusammengeschraubt."

„Deshalb singt die Qualitätssicherung: ‚Die Wacht am Rhein'", erkannte Brambier folgerichtig das musikalische Beiprogramm der Fertigung. „Das wird für Sie aber noch Folgen haben, ich werde mich wegen Ihres disziplinlosen Verhaltens bei Herrn Direktor Wamnitzer beschweren!"

Ich weiß zwar nicht, ob Sie es riskieren können, sich zu beschweren", meinte Wallmeier gelassen, „aber wen Sie es dennoch tun sollten, dann können Sie sich darauf verlassen, dass ich zurückschieße!"

„Es war wie immer", erklärte Wallmeier seiner Frau, die nach Feierabend wissen wollte, wie der Tag denn so gewesen sei, „eigentlich war es ein ganz normaler Arbeitstag…"

WIE MACHEN SIE DAS LICHT AUS?

Herr Direktor Wamnitzer hatte die bei Firmeninhabern sehr verbreitete Eigenschaft, zu den unmöglichsten Zeiten an den unpassendsten Orten aufzutauchen, um dort nach dem Rechten zu sehen, wie er das nannte.

„Was machen Sie denn da Schönes?" wollte er bei einer solchen Gelegenheit von Herrn Habukeit, Techniker im Labor der Entwicklungsabteilung wissen.

Habukeit verschlug es einigermaßen die Sprache. Er arbeitete zwar intensiv, es handelte sich dabei aber um eine Arbeit, die mehr privaten Charakters war.

So etwas ist in den Entwicklungsabteilungen zwar illegal, aber geduldet, weil üblich.

Habukeit deutete auf eine umfangreiche Freilandverdrahtung, die äußerst eindrucksvoll eine halbe Wand bedeckte.

„Es handelt sich hierbei um eine elektronische Vorrichtung zum Ein- und Ausschalten des Lichtes", meinte er bedeutungsvoll.

„Ich mache das Licht ja immer mit dem Schalter aus", sagte Herr Direktor Wamnitzer. "aber vielleicht können Sie mir diese Vorrichtung einmal vorführen, ich bin nämlich immer bereit, noch etwas dazu zu lernen."

Habukeit führte vor.

Er erklärte den sinnvollen Aufbau einer Fotozelle, einer Aufsprechautomatik, einer Lichtschranke und einiger IC's mit Rechnerfunktion.

Die Freilandverdrahtung müsse man sich natürlich auf einer Leiterplatte vorstellen, meinte Habukeit, dann würde sie lediglich noch den Platz einer Mokkatasse beanspruchen.

Herr Direktor Wamnitzer war beeindruckt, zumal Habukeit jetzt die Vorrichtung in der Praxis testen wollte.

Er verließ das Labor und klopfte von draußen an.

Direktor Wamnitzer fand das zwar etwas albern, aber er wollte den Versuch nicht sabotieren und rief gekonnt überrascht: „Herein!"

Habukeit trat ein und sagte: „Guten Tag, Herr Direktor!"

Wamnitzer sagte nichts, denn er war äußerst beeindruckt.

Die Leuchtstofflampen des Labors fuhren angenehm und langsam die Lichtintensität nach oben, bis sie an dem, von den Rechnern ermittelten maximalen Lichtbedarf anhielten.

Direktor Wamnitzer fand das ganz toll und sagte das auch.

„Und wie geht es in der umgekehrten Reihenfolge?" wollte er dann wissen, „ich meine, wie macht man das Licht wieder aus?"

Habukeit strahlte über das Interesse, das seiner Arbeit entgegengebracht wurde.

Er sagte: „Auf Wiedersehen, Herr Direktor Wamnitzer!"

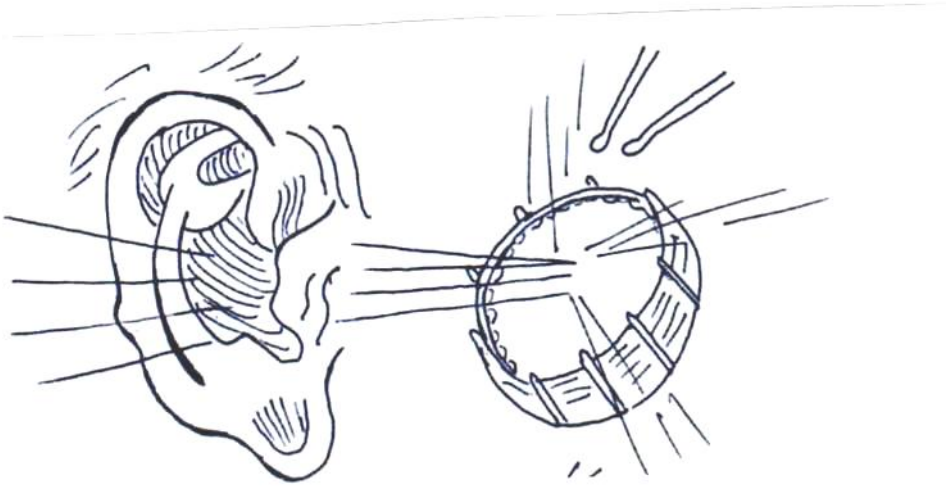
Da gab es einen lauten Knall; helle Blitze zuckten aus der Freilandverdrahtung und Staub rieselte von der Decke.

Wissen Sie", meinte Direktor Wamnitzer ziemlich beeindruckt und nachdem er sich den Staub von der Brille gewischt hatte, „nicht, dass ich an Ihrer Arbeit etwas auszusetzen hätte, aber da gibt es so bewährte Einrichtungen, wie Lichtschalter und so weiter, die so ein Problem, wie das Ausschalten des Lichts, absolut sicher lösen", sagte er und verließ kopfschüttelnd das Labor.

DER MENSCH UND SEIN LÄRM

Sie hören erst das Lied vom Trommelfell;
das ist die Scheidewand von Laut und Still,
Das Niemandsland von Dunkelheit und Hell,
die Grenze zwischen Flüstern und Gebrüll –
Es lebt der Mensch, so wie das Trommelfell es will.
Was wär' das Dasein ohne Widerhall?
Es wär' ein Schemen nur, ein blasser Schein.
Wo ein Geräusch ist, da ist auch ein Schall,
und wo ein Schall ist, muß auch ein Echo sein –
Es lebt der Mensch nur mit dem Trommelfell allein.
Man denke mal, es käme eine Nacht,
und ausgelöscht wär' jegliches Gehör –
hört nicht das Herz, das dumpfe Schläge macht,
man hört nicht mal den Gang der Pulse mehr –
dann stirbt der Mensch, denn seine Ohren, die sind leer.
Erst wenn der Mensch mit überwachen Sinn
Geräusche hört, gewaltig, laut und schrill,
und steht im Lärm der Tage mittendrin –
dann wird es sanft – und ruhevoll – und still –
Es lebt der Mensch, so wie sein Trommelfell es will.

- Wilhelm Krug -



SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

EIN MANN, DER IMMER SCHWIERIGKEITEN MACHT

„Ich stelle mir das so vor", meint Herr Direktor Lerchentöter ganz intentiös, „dass wir an dem Gerät noch einen metallenen Winkel anbringen, damit der Kunde es an die Wand hängen kann und dort immer schnell wieder findet.

„Dann müssen wir aber einen neuen Einrichtungsantrag stellen und ein neues Werkzeug machen lassen", wage ich einzuwenden und versuche, mir die damit verbundenen Schwierigkeiten vorzustellen.

„Die Details sind natürlich Ihr Bier", meint Herr Direktor Lerchentöter souverän. „Haben Sie schon einmal einen Gegenstand gesucht, den Sie dringend brauchten? Ich klappere zu Hause nur die Wände ab und schon habe ich ihn! Bei mir hängt nämlich alles an der Wand."

„Ich weiß zwar nicht, wie Ihre Wände zu Hause aussehen", wage ich einzuwenden, „aber bei mit zu Hause herrscht Ordnung und dafür brauche ich nicht einmal meine Wände zu perforieren."

„Sie sind eben ein Pedant", philosophierte Direktor Lerchentöter, „aber unsere Kunden sind es, die unsere Gehälter bezahlen."

„Ich sagte noch ganz leise, dass unsere Kunden sich bei meinem Gehalt nicht besonders anstrengen müssten, aber Lerchentöter ist schon auf dem Rückzug. so macht er das immer.

„Seit wir diesen dämlichen Winkel an das Gerät schrauben müssen", schimpft der Meister, „passt es nicht mehr in die Verpackung!"

„Ist das denn die Möglichkeit", wundere ich mich, „welches Kamel hat sich denn derart bei der Verpackung verhauen?"

Das Kamel Müller-Klabuncke weist darauf hin, dass es die Verpackung genau nach Vorgabe entworfen und bestellt habe.

„Wenn man das Gerät nachher größer macht als vorgesehen", meckert er, „Dann soll es wohl auch nicht in die Schachtel passen!"

„Nein, Müller-Klabuncke", wundere ich mich fies, „wie Sie mal wieder die Zusammenhänge erkennen…"

„So sollten Sie aber nicht mit mir reden", winkte er vornehm ab, „das tut mir weh. Ich bin ja schließlich auch nur ein Mensch!"

Der Mensch Müller-Klabuncke besorgt mir eine Schachtel, die seit Jahren am Lager liegt, weil sie damals etwas zu groß geraten war.

„Schachteln scheinen mein Schicksal zu sein", seufzte er abschiednehmend, als ich mich überschwänglich bedanke.

„Sehen Sie", freut sich Herr Direktor Lerchentöter, als ich ihm erzähle dass wir dank Müller-Klabuncke, nun doch eine Schachtel gefunden haben, die passend ist, „irgendwie findet sich doch immer ein Ausweg."

Als ich später vom Abteilungsleiter wissen will, ob sich die Geräte gut einpacken lassen, zeigt er stolz auf die Stapel mit den weißen Kartons, die auf den Packtischen Berge bilden.

„Aber da müssen wir doch noch die Etiketten aufkleben", wundere ich mich. „Warum lassen Sie die Arbeit nicht machen, bevor die Geräte eingepackt werden?"

„Das ist so", meint der Meister verlegen, „die Etiketten kleben nämlich schon auf den Schachteln, die zu klein sind."

„Ja, aber das muß man doch sagen", rege ich mich auf, „da müssen wir doch schnellstens neue Etiketten drucken lassen und bis die Fertig sind, ist der Liefertermin dann ja doch verfallen!"

Als ich Herrn Direktor Lerchentöter von diesem Sachverhalt unterrichte, sieht er mich lange und nachdenklich an.

„Wissen Sie, warum Sie es in dieser Firma nie zu etwas bringen werden?" fragt er mich eindringlich und fährt fort, ehe ich etwas antworten kann, „Weil Sie ein Mann sind, der immer nur Schwierigkeiten macht!"

Keine Zeit

Du sagst, du habest keine Zeit;
nimmst du sie nicht, du hast sie nie.
Die Zeit ist alle Zeit bereit,
Nimm du sie nur, so hast du sie.

- F.W. Weber -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SCHWINDEL UM MITTERNACHT

Es ist schon um Mitternacht, als Herr Direktor Gallmeier für sich und seine reizende Begleitung die Rechnung für den gepflegten Verzehr verlangt.

„Und bringen Sie mir mit der Rechnung ein Stück Kreide", bittet er lächelnd die Bedienung, welche daraufhin entgeistert zum Geschäftsführer läuft.

„Ihr Rechnung, mein Herr", sagt der Geschäftsführer höchstpersönlich, „und das gewünschte Stück Kreide!"

Gallmeier bedankt sich überschwänglich für beides und zieht die Brieftasche.

Aufatmend kassiert der Geschäftsführer den Rechnungsbetrag.

„Ich möchte nicht aufdringlich sein, mein Herr", fragt er neugierig, „aber darf man wissen, welchen Zweck die Kreide erfüllt?

„Es ist so", meint Gallmeier lächelnd, „die Dame in meiner Begleitung ist nicht meine Frau, sondern meine Sekretärin und meine Frau soll nicht wissen, dass ich zu so später Stunde noch mit meiner Sekretärin in einer Bar sitze."

„Aha", meinte der Geschäftsführer verblüfft, „und dafür brauchen Sie die Kreide?"

„Genau", lächelte Gallmeier. „Wenn ich jetzt nach Hause komme, reibe ich mir die Finger mit Kreide ein und erzähle meiner Frau, dass ich bis nach Mitternacht mit meiner reizenden Sekretärin in einer Bar gesessen habe. Und meine Frau wird dann sagen, dass ich nicht so angeben solle, denn ich sei ja doch nur wieder kegeln gewesen, wie man ja an der Kreide an meinen Fingern sehen könnte…"

Man muß sich einfache Ziele setzen, dann
kann man sich komplizierte Umwege erlauben.

- Charles de Gaulle -

ALLES RELATIV

Klabuncke hat sich um einen neuen Job beworben und die Firma möchte ihn auch einstellen, aber vorsichtshalber ruft der Personalchef doch den früheren Arbeitgeber an.

„Wie lange hat Klabuncke denn bei Ihnen gearbeitet?" möchte er wissen.

„Sechs Monate", erhält er zur Antwort.

Aber Klabuncke sagt doch", wundert sich der Personalchef, „es wären drei Jahre gewesen?"

„So lange kam es mir auch vor", bestätigt der frühere Arbeitgeber.

ALLES AUSREDEN

„Wann bekomme ich denn nun endlich diese verdammten Kontakte von Ihnen?" fragte ich den Kollegen von der Einzelteilsteuerung, „ich weiß schon nicht mehr, wie ich die Montagen noch beschäftigen soll."

„Ich würde Ihnen ja gerne helfen", meinte der Kollege mit mir empfindend, „aber da muß etwas geschweißt werden und der Mann an der Schweißmaschine hat einen Trauerfall in der Familie…"

So etwas kann passieren, da muß man eben Mensch bleiben und unauffällig mit persönlichem Einsatz das individuelle Schicksal des Betroffenen mittragen.

„Ich habe zufällig in der Zeichnung nachgesehen", erklärte ich dem Kollegen in der Einzelteilsteuerung später, „an dem Kontakt wird ja gar nichts geschweißt!"

Und dann sagte ich ihm noch, dass ich mit dem Mann an der Schweißmaschine gesprochen hätte und der wüsste gar nichts von einem Trauerfall in seiner Familie.

„Da muß ich wohl irgendetwas durcheinander gebracht haben", meinte der Kollege, „ich meinte natürlich den Mann in der Galvanik, der die Kontakte versilbert, der bekommt nämlich ein Kind!"

„Sagen Sie dem Mann in der Galvanik", knurrte ich wütend, „die Sache mit dem Kind kann er von mir aus zum Patent anmelden, aber ich will endlich meine Kontakte haben!"

Meiner Ansicht nach war ich zu Recht wütend, denn ich lief schon seit Tagen hinter diesen verdammten Kontakten her, deren Liefertermin seit zwei Wochen überzogen war.

Vom fehlenden Material über den mittelschweren Herzinfarkt bis zum frechen und rätselhaften Diebstahl, hatte ich alle faulen Ausreden des Fertigungsverlaufes zu hören bekommen und war bisher immer darauf hereingefallen.

„Also, wenn ich nicht endlich diese verdammten Kontakte bekomme", meckerte der Montagemeister, „dann flippe ich aus! Ich weiß nämlich schon jetzt nicht mehr, wie ich die Leute beschäftigen soll."

„Sagen Sie mir Bescheid, wenn Sie ausflippen", gab ich wütend zur Antwort, „dann komme ich und flippe mit; man kann nämlich keinen nackten Mann in die Tasche greifen!"

„Sagen Sie mal", meinte mein Chef, „da hat mich vorhin der Montagemeister angerufen, der hat sich über Sie beschwert, was ist denn da nun eigentlich mal wieder los?"

Ich erzählte meinem Chef ein paar Takte über meinen Leidensweg mit den Kontakten und er war ganz erstaunt, dass ich deswegen nicht früher zu ihm gekommen war.

Kraft autoritärer Willkür und in Unkenntnis der sonstigen Sachlage entschied mein Chef, dass die Kontakte mit der Priorität eins zu fertigen wären. Alles andere erhielt die Priorität zwei.

„Ihre verdammten Kontakte sind fertig", meinte der Kollege von der Einzelteilsteuerung, „aber ich weiß nicht, wie ich sie abliefern soll, ich habe nämlich kein Leergut."

„Sie haben kein Leergut?" entfuhr es mir verblüfft, denn diese Ausrede hatte ich noch nicht zu hören bekommen; sie war brandneu. „Was können wir denn da machen? Ich brauche die Dinger doch so dringend!"

„Versuchen Sie doch mal", sagte der Kollege und hatte Gift im Blick, „eine Kontakt-Pipeline von der Galvanik zur Montage bauen zu lassen, dann ist Ihr Problem gelöst."

Mir fiel mein Chef ein, er hatte mir schon einmal geholfen, und sicher würde er auch jetzt einen Ausweg wissen, schließlich war er ja der Chef und wollte in dieser Eigenschaft qualifiziert verbraucht werden.

„Mein Jahresbudget für Leergut ist für dieses Jahr erschöpft", sagte er zunächst bedauernd, hob dann aber die Stimme und schrie: „Versuchen Sie diese verdammten Kontakte irgendwie in die Montage zu schaffen, lassen Sie sich doch auch einmal etwas einfallen!"

Die Japaner erobern die Weltmärkte
mit unlauterem Wettbewerb – sie
arbeiten währen der Arbeitszeit.

- Ephraim Kishon -

ERSTENS UND ZWEITENS

In einer Sägemühle wurde ein neuer Arbeiter eingestellt. Der Werkmeister erklärte dem Neuling die Gattersäge, zeigte ihm, wie sie arbeitet und wies ihn auch darauf hin, wo die Maschine ihre Tücken hatte.

Kaum war er fort, da packte dem Neuen – angeregt von dem staunenswerten Hinundher der ihm bisher unbekannten Konstruktion – die Neugier; er konnte nicht anders, er musste es einmal ausprobieren und berührte mit der Fingerspitze leicht das kreisende Sägeblatt.

Im gleichen Augenblick wurde ihm der ganze Finger abgesägt, und er ließ einen weithallenden Schreck- und Weheruf über das ganze Gelände schallen.

Der Meister, noch nicht weit weg, hörte ihn und kam eilends zurück. „Was hast du gemacht?" rief er erschrocken.

„Ihre verdammte Maschine hat mir den Finger abgesägt!" schrie der Arbeiter empört.

„Wie hast du das bloß angestellt?" wollte der Meister wissen.

„Ich weiß es selber nicht genau", meinte der Arbeiter.

„Ich habe sie nur ein bisschen berührt – sehen Sie so – au. Verdammt, nun ist der zweite auch futsch!"

Die meisten Menschen bereuen nicht
ihre Untaten, sondern sie bedauern
ihre Folgen.

- Ludwig Knabe -

FULTONS RAUSSCHMISS

Napoleon hatte 1805, wie Geschichtskundige wissen, ernsthaft den Plan ins Auge gefasst, von Boulogne aus mit einem Heer nach England überzusetzen und seinen hartnäckigsten Gegner im eigenen Land zu schlagen.

Er nahm davon Abstand, da es unmöglich schien, mit Segelschiffen eine so gigantische Invasion zu unternehmen.

Außerdem hatte sich im Osten Europas gerade eine Koalition gegen ihn zusammengefunden, der er dann im Spätherbst entgegentrat, um ihr bei Austerlitz ein blutiges Ende zu bereiten.

Einige Zeit nach dieser Schlacht wurde Österreichs Staatskanzler Metternich zu dem Despoten in die Wiener Hofburg befohlen und saß wartend im Vorzimmer. Plötzlich erhob sich in Napoleons Audienzzimmer ein großer Lärm, die Tür wurde aufgerissen und ein junger Mann flog förmlich aus dem Zimmer heraus, von Napoleon mit den gröbsten Ausdrücken beschimpft.

Nicht eben angenehm von der Szene berührt und für sich selbst eine höflichere Behandlung bei solcher anscheinend schlechten Laune des Mächtigen erhoffend, trat Metternich in das Audienzzimmer ein.

Doch Napoleon interessierte sich gar nicht für Österreichs Angelegenheiten und wollte erst seine Entrüstung über den vorherigen Besucher loswerden.

„Denken Sie sich", erzählte er Metternich empört, „da hat mir der Gesandte der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Paris einen Irrsinnigen geschickt. Der Idiot wollte mich glauben machen, er habe ein Schiff erfunden, mit dem ich unabhängig von Wind und Flut Truppen nach England übersetzen könnte – und zwar mit Hilfe von kochendem Wasser! Ich habe diesen Narren natürlich sofort an die Luft gesetzt!"

Metternich pflichtete der Entrüstung des Kaisers natürlich schon aus staatspolitischen Erwägungen bei, erkundigte sich aber später nach dem Namen des Hinausgeworfenen. Es war der Amerikaner Fulton, der das Dampfschiff erfunden hatte!

Leute, die jedes Risiko scheuen,
gehen das größte Risiko ein.

- George F. Kennan -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

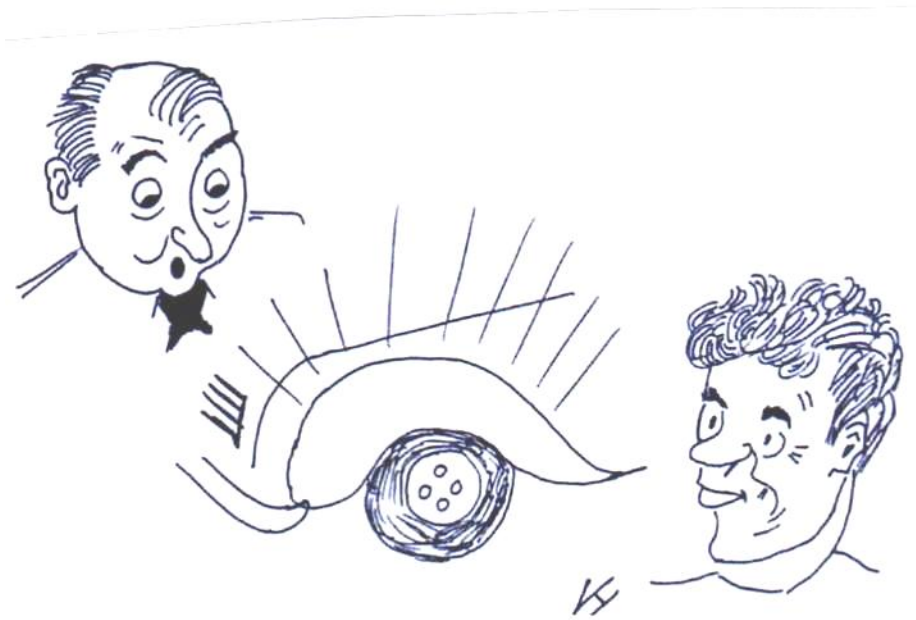
TIZIANROTES ERFOLGSERLEBNIS

Grippezeit ist, wenn die Nasen der Kunden die Farbe von alten Rotwein annehmen und wenn von vier Kundendienstberatern nur noch zwei zum Schaffen erscheinen, weil die beiden anderen endlich einmal in Ruhe zu Hause niesen wollen.

„Mein lieber Herr Schwitzek", sagt der Meister und noch mehr. Der langen Rede kurzer Sinn ist, dass der Auszubildende Schwitzek ausnahmsweise und aushilfsweise in der Reparaturannahme mit einspringen soll.

Dagegen ist nichts zu sagen, denn die Reparaturannahme bildet ungemein und macht auch noch Spaß, meint Schwitzek.

Sein erster Kunde hat eine Nase, die leuchtet dermaßen tizianrot, dass man eigentlich das Licht ausmachen könnte – Es ist halt Grippezeit!



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der Kunde hat auch noch den linken Kotflügel verbeult, was bei der Nieserei kein Wunder ist, und, wenn dann noch der andere ein bisschen mehr Vorfahrt hat…

Der Kunde hat es eilig und Schwitzek macht einen heißen Kostenvoranschlag und lässt einen Kotflügel in tizianrot lackieren, als der Mensch verspricht, in zwei Tagen, zwecks Reparatur noch einmal vorbeizukommen.

Wer nicht kommt, ist der Kunde – den hat die Grippe voll getroffen und in die Ecke geschmissen.

Wie das Leben so spielt, kommt ein neuer Kunde, ohne Grippe aber mit Sohn.

Der Filius hat dem Tizianroten seines alten Herrn vorne links den Kotflügel eingedrückt.

Schwitzeck schreibt einen Auftrag und bittet den Kunden, in einer Stunde noch einmal vorbeizuschauen.

Der schaut zunächst skeptisch und nach einer Stunde fassungslos. – Da steht sein Auto, als wäre es nie verbeult gewesen!

Schwitzek erlebt einen historischen Augenblick – Ein Kunde, der vor Dankbarkeit fassungslos ist!

Es ist ein Augenblick, wo die Welt den Atem anhält und der Autobesitzer dem Kundendienstberater dankbar die Füße küsst!

Wenn der Meister das jetzt erleben könnte! Aber wenn man ihn dringend verbrauchen will, dann ist der mal sicher wieder mit unbedeutenden Kleinigkeiten beschäftigt.

Nach Feierabend beschließt Schwitzeck, diesen goldenen Sieg zu feiern, zumal ihm auf dem Heimweg gerade zufällig eine Kneipe in den Weg kommt.

Nur ein Alsterwasser, denn er ist ja mit dem Auto unterwegs.

Verklärt sitzt er vor seinem Dünnbier und wird so Zeuge eines Gespräches, einige Tische weiter.

„… mein Kotflügel, mit Lackierung, nicht einmal eine Stunde", hört er, und: „Ein netter junger Mann noch, aber schon ein ganz cleverer Kundendienstberater!"

Unauffällig entfernt sich Schwitzek und beschließt für sich, gleich morgen noch einige Kotflügel auf Vorrat lackieren zu lassen.

Zum Glück für seinen Arbeitgeber muß er am nächsten Tag der Arbeit fernbleiben, wie es so schön heißt – Die Grippe hat ihn voll getroffen.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DANN WAR DA NOCH...

Der Landwirt, der an den Hersteller der von ihm gekauften Brutmaschine schrieb: „Bei den Küken, die in der von Ihnen hergestellten Brutmaschine ausgebrütet worden sind, befand sich eines mit drei Beinen!"

Der Brief ging bei dem Hersteller durch die verschiedenen Abteilungen, die alle nichts damit anzufangen wussten und landete schließlich bei der Geschäftsführung.

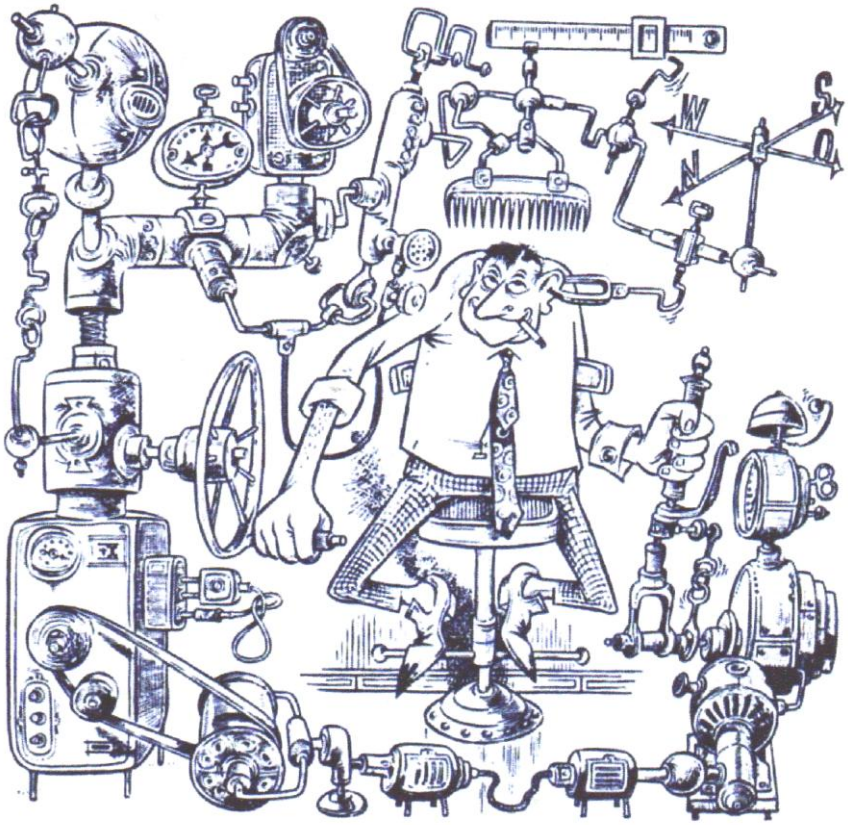
„Sehr geehrter Herr", diktierte daraufhin einer der Direktoren einen Brief an den Bauern, „so etwas darf nicht vorkommen, wir werden Ihnen daher sofort unseren Kundendienst vorbeischicken, der die Maschine nachsehen soll."

Die Briefe eines klugen Mannes
enthalten immer den Charakter der
Leute, an die er schreibt.

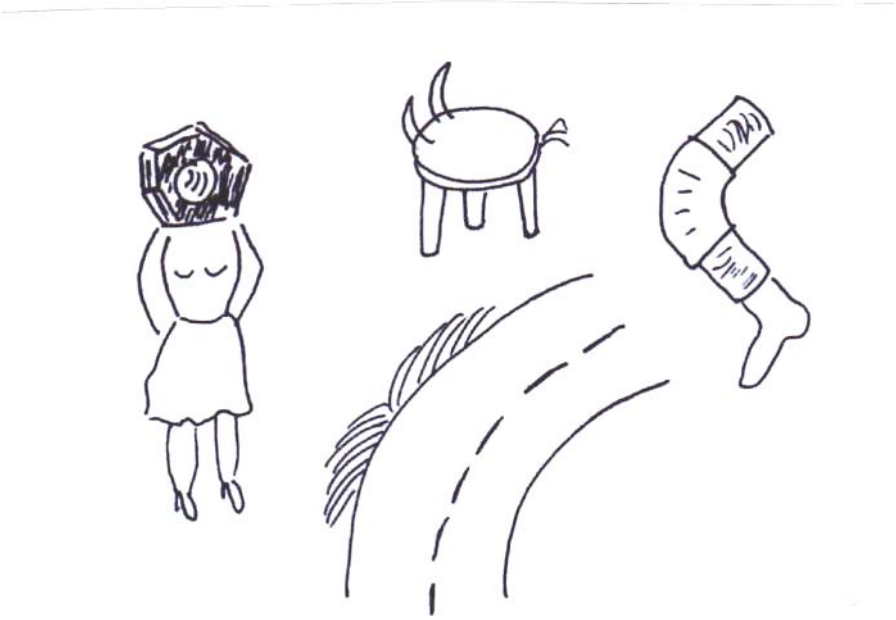
- G. Ch. Lichtenberg -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



SCHEITELNACHZIEHMASCHINE



ES SOLL DIESE TECHNIK DER TEUFEL DOCH HOLEN

Die Technik ist oft paradox und verkehrt;
Sie stellt auf den Kopf, was die Natur uns gelehrt.
Welch Widersinn ist's: ohne Kind eine Mutter!
Wann aß je ein Wesen mit Drei-Backen-Futter?
Die Katze, sie fährt nur, statt lautlos zu springen;
Trotz Füßen am Motor will's Gehen nicht gelingen.
Man kann einen Bock mit drei Beinen sich kaufen.
Und blitzschnell können die Schnecken jetzt laufen.
Von dem Turbo der Läufer kommt nicht von der Stelle.
Man schwimmt auch nicht so gut auf der langen Welle.
Am Fuß gibt es Augen, wo sonst sind die Zehen,
Nichts kann durch die Stopfbüchsenbrille man sehen!
Ein Rohr hat ein Knie und kann's doch nicht bewegen,
Das Herz einer Weiche kann Liebe nicht regen.
Der Hahn hat das Küken, nicht etwa die Hennen,
Man scheint nicht die einfachsten Dinge zu kennen!
Nicht Kopf und nicht Fuß haben Vorwärmerschlangen,
Eine Kurve hat Scheitel, und der Pütt hat die Sohlen;
Es soll diese Technik der Teufel doch holen!

- Wilhelm Koch -

ALLES SCHON MAL DAGEWESEN...

„Natürlich passiert alles zum ersten mal", erklärte Meister Grünbier seinem Nachfolger, „aber dann passiert es in regelmäßigen Zeitabständen immer wieder.

Meister Grünbier war auf dem Weg in die Rente, deshalb war er besonders besorgt, seinen jungen Nachfolger in die Geheimnisse der Betriebsabläufe einzuweisen.

„Sehen Sie hier", zog eine geheimnisvoll und alt aussende Kladde aus seinem Schreibtisch, „ich habe hier alles genau aufgezeichnet. Anfang Mai geht zum Beispiel immer das Werkzeug 59-4-0033 in die Binsen."

Er sagte das nicht nur wie Ben Akiba, sondern auch so eindringlich, dass sich der junge Nachfolger optisch vorstellen konnte, wie es aussah, wenn sich das Werkzeug auf den Weg in die Binsen machte.

„Ich weiß auch nicht, warum das immer gerade Anfang Mai passiert", sah der Meister ratlos seine Aufzeichnungen an, „vielleicht liegt es daran, dass zu dieser Zeit die Bäume immer besonders kräftig ausschlagen – aber die Tatsache lässt sich nicht leugnen, meinen Aufzeichnungen beweisen das!"

„Da ist zum Beispiel unsere alte Revisorin, Frau Havermehl, die hat, als sie noch jung und knackig war, jedes zweite Jahr ihren Mutterschaftsurlaub genommen, auch das können Sie meinen Eintragungen entnehmen", sagte er bestimmt und wies auf die Eintragungen zu Havermehlschen Familienplanung.

„Sie haben die Sache schon fest im Griff", meinte er vorsorglich und unterweisend, „wenn Sie genau wissen, was wann passiert – Natürlich kann man nicht alles wissen", schränkte er ein.

„Aber im Grunde ist alles schon einmal dagewesen, man vergisst es nur und das ist auch der Grund, warum die meisten Probleme, die wir haben, in der Regel von uns selber geschaffen werden!"

Der Meister, auf der Suche nach einem besonders aktuellen Beispiel blätterte in seiner Kladde, in der er die regelmäßig wiederkehrenden Katastrophen aufgezeichnet hatte.

„Da haben wir es ja", sagte er, als er ein Beispiel besonders aktueller Art gefunden hatte, „der Bügel 99-5-0111, er müsste eigentlich fehlen, denn um diese Jahreszeit fehlt er immer!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Und schon eilte er hinaus zu den Bändern, die den besagten Bügel in die Fertiggeräte einbauten. Aber dort herrschten neben einer besonders friedfertigen Fertigung keine anderen Schwierigkeiten.

„Das verstehe ich aber nicht", meinte der Meister verblüfft, „nach meinen Aufzeichnungen müsste doch jetzt hier die Hölle los sein?"

„Sagen Sie mal", hielt er einen vorbeihastenden Vorarbeiter an, „was ist eigentlich mit dem Bügel 99-5-0111?"

„Damit ist gar nichts", meinte der Vorarbeiter genervt, „aber jetzt muß ich weiter, ich habe nämlich auch noch andere Sorgen!"

„Natürlich ist nichts mit dem Bügel 99-5-0111", meinte der Meister zufrieden, nachdem er einen Blick auf die Geräte am Band geworfen hatte, „es wird ja jetzt auch ein ganz anderer Bügel eingebaut."

Ein Blick in die Stückliste bestätigte ihm, dass er mit dieser Annahme Recht hatte.

„Warum bauen wir jetzt eigentlich einen anderen Bügel in die Geräte ein?" wollte er am Telefon von der Fertigungssteuerung wissen.

„Weil die Stücklisten geändert wurden", meint die Steuerung kurz angebunden.

„Sehen Sie", erklärt der Meister seinem Nachfolger zufrieden, „auch das ist schon mal dagewesen und passiert regelmäßig immer wieder. Ich kann Ihnen das anhand meiner Aufzeichnungen belegen…"

NATURVERSUCHE

Harte Arbeit leistete ein LIMES-Untersuchungsauschuß. Der zentrale Planungsausschuß war zuvor auf die (nicht mehr gültige) DIN-Norm 50.907 gestoßen, die sich mit der Prüfung auf mehr Wasserbeständigkeit und im Meerklima beschäftigt. In dieser Norm wird (besser wurde) breiter Raum den Laborversuchen gewidmet, die Naturversuche aber nur mit ein paar Zeilen gewürdigt. Gerade aber diese lassen sich den LIMES-Grundsätzen weitgehend anpassen, so dass spontan die Erarbeitung einer entsprechenden LIM-Norm beschlossen wurde.

Der schon erwähnte Untersuchungsausschuß bekam die Aufgabe, diese Norm vorzubereiten. Unglücklicherweise litt der zuständige Sachbearbeiter im Planungsausschuß aber unter leichtem Stottern, was nicht ohne Auswirkungen auf die Arbeitsweise des Untersuchungsausschusses blieb.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der zum Diktat gegebene Auftrag lautete nämlich: ‚Korrosionsprüfung auf mehr Meeresklima und mehr Meerwasserbeständigkeit' vorzubereiten und die Leute nahmen das ziemlich genau.

Zunächst einmal begab man sich an den Nordseestrand von Bensersiel. Dort hat das Meer zwar laufend Ebbe, was zwar dem Klima keinen Abbruch tat, aber der Forderung nach viel Meerwasser entgegenstand. Außerdem wurden die an Leinen aufgehängten Prüflinge ständig von anderen Strandurlaubern zum Burgenbau zweckentfremdet.

Der Ausschuß nahm daraufhin an einer Butterfahrt teil und ließ verschiedene Werkzeuge an Schnüren hinter dem Schiff hergleiten. Wegen der augenscheinlichen Gefahr für die Schrauben und Ruderanlagen kappte die Besatzung jedoch die Leinen. Positiv wurde aber vermerkt, dass Butter und Schnaps sowie Zigaretten vom Meeresklima nicht angegriffen werden. Ein entsprechender Bericht ging an den Planungsausschuß.

Eine Fahrt mit der ‚Wappen von Hamburg' nach Helgoland brachte keine wesentlichen Erkenntnisse, außer denen, dass die Mägen von Binnenländern ab Windstärke vier nicht sonderlich beständig sind. Es wurden viele Wechseltauschversuche der Mageninhalte durchgeführt.

Die Freizügigkeit innerhalb der EG ausnutzend, begab man sich alsbald nach Dänemark und richtete sich in einem kleinen Ort ein. Dort fand man nahezu ideale Bedingungen vor. Einmal stellte man voller Erstaunen fest, dass dort – obwohl Nordsee, die Dänen nennen es aber logischerweise Westmeer – ständig Flut und niemals Ebbe war. Die rund vierzig Meter steil abfallende Küste bot zudem die Möglichkeit für Fallversuche im Meerklima.

Die vorhandenen Dünen wurden als Freiluftlabors fleißig genutzt. Dabei kam es sogar vor, dass ein kapitaler Rotbarsch (Lachsersatz) einen zur Prüfung ins Wasser gehängten Schraubenzieher verschluckte. Unter dem anhaltenden Beifall von Sportfischern wurde das Tier nach einstündigen Bemühungen an Land gehievt.

Der ständige Wind brachte den Ausschuß auf die Idee, Prüflinge an Drachen zu hängen. Leider verhedderten sich die Schnüre derart, dass ein ganzer Tag für die Bergung drauf-ging. Bei dem Versuch ‚Wechseltauchen von Badehosen' brach sich ein Mitglied in der Brandung fast das Genick.

Alles in allem war der Ausschuß überaus aktiv. Man darf auf die Formulierung in der LIM 70.905 gespannt sein. Wahrscheinlich wird aber erst nur eine Hälfte der Norm erscheinen. Wegen Geldmangel musste der Ausschuß seine Arbeit nämlich vorzeitig abbrechen und nach Hause trampen.

Im nächsten Jahr will man weitermachen und auch die vielen auf dem Meeresgrund verstreuten Prüflinge einsammeln.

Die Beschaffung von Taucherglocken und sonstigem Unterwassermaterial wurde schon beantragt.

DIE GEBURT DES GRUBENHUNDES

Der ‚Grubenhund' in der Sprache des Bergmans als Förderwagen für Kohle, Erz und Gestein zu verstehen, gehört zum zoologischen Garten der Technik wie die Laufkatze, die Kühlschlange, das Stahlroß und der Benzinesel.

Aber der Grubenhund hat es zu einer ganz besonderen Popularität gebracht, weil er gleich bei seiner Geburt ein Gelächter auslöste, wie man es seit den Tagen des Hauptmanns von Köpenick nicht mehr erlebt hat.

Der Grubenhund ist Geschöpf und Ergebnis einer Wette, die der Ingenieur Dr. Erich Ritter von Winkler mit einigen Freunden abgeschlossen hatte.

„Man kann einer gewissen Presse jeden Bären aufbinden, wenn es nur unter dem Deckmantel der Wissenschaft geschieht", behauptete Winkler, als er im November 1911 einen phantastischen pseudowissenschaftlichen Bericht über ein in Österreich beobachtetes Erdbeben an die Wiener ‚Neue Freie Presse' sandte. Nach einer Einleitung, die von technischen Unsinn strotzte, enthielt der Bericht auch den Satz: „Völlig unerklärlich ist jedoch die Erscheinung, dass mein im Laboratorium schlafender Grubenhund schon eine halbe Stunde vor Beginn des Bebens auffallende Anzeichen größter Unruhe von sich gab."

Der ganze Bericht, der von der ersten bis zur letzten Zeile nichts weiter als ein grotesker Ulk war, wurde gedruckt, und seither kennt die Welt die merkwürdige Neuerwerbung, die der Zoologische Garten der Technik durch den Einfall eines Witzboldes gemacht hat.

Und nun ist der Name des Grubenhundes bekannter geworden als alle Zeitungsenten und Seeschlangen, die jemals in der Saure-Gurken-Zeit im Gehirn eines phantasiebegabten Journalisten ausgebrütet worden sind.

Der Grubenhund lebt weiter in der Geschichte der Technik, ohne Maulkorb und ohne Hundesteuer zu bezahlen, weil er die Welt der Technik zum Lachen gebracht hat.

NUR NICHT VERBLÜFFEN LASSEN

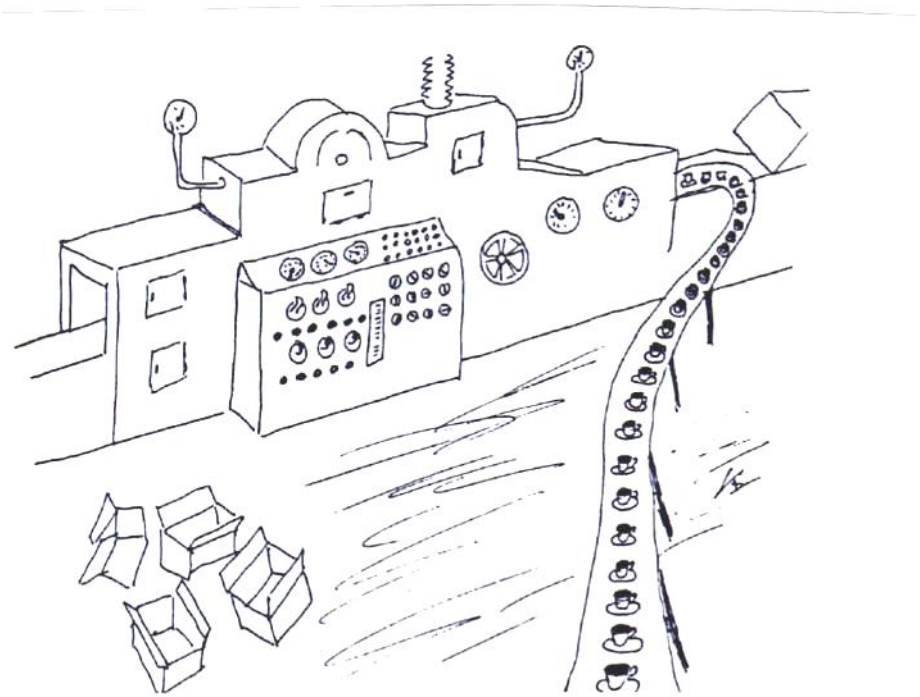
„Sie sind der Chef und der Boss ist Ihr Schwiegervater", meinte der alte Meister und starrte gedankenverloren auf die Zeichnungen, wobei er sich gedankenvoll am Hinterkopf kratzte. „Und wenn der Boss einverstanden ist", sagte er abschließend, „dann wird natürlich gemacht, was Sie anordnen."

„Dann sind Sie also auch davon überzeugt", freute sich der junge Chef, „dass wir den Prototypen hier im Musterbau bauen können?"

„Die Mechanik macht da keine Probleme", sagte der Meister gedankenverloren und fuhr dann freundlich und inkompetent fort: „Für die Steuerung müssen wir uns nur noch einen guten Elektroniker besorgen."

„Aber ich bin doch ein Elektroniker", meinte der junge Chef verblüfft.

„Stimmt ja", meinte der Meister unbeeindruckt, „ich vergesse das immer wieder."



„Sagen Sie einmal frei heraus, Meister", wollte wenig später der Boss wissen, „was halten Sie eigentlich von dieser Verpackungsmaschine, die mein Schwiegersohn da im Musterbau zusammenbasteln lässt?"

„Der junge Mann hält den Zeitplan und den Kostenvoranschlag ein", antwortete der Meister und nahm dankbar Sumatra und Martell entgegen, „ich mache mir nur Gedanken, ob man die Maschine wirklich mit soviel Elektronik ausrüsten muß?"

„Elektronik hat Zukunft", meinte der Boss in weite Fernen blickend, „das kaufen die Leute wie verrückt und fragen gar nicht danach, ob sie es gebrauchen können."

Dann meinte er noch, dass der Markt auch nicht mehr so wäre, wie er sein sollte und wie froh er sei, wenn die Firma mit der Herstellung dieser Maschine endlich ein zweites Bein bekommen würde.

Bevor man die Maschine nach ihrer Fertigstellung auf einen Lastwagen lud, gab es noch einen feierlich Probelauf, dessen Ergebnis für alle Anwesenden verblüffend war.

Mit atemberaubender Geschwindigkeit packte die Maschine zur gleichen Zeit die unterschiedlichsten Geräte ein; mit und ohne Styropor, mit Beilagen und Einlagen und auch die Etiketten wurden ganz individuell aufgeklebt.

„Das ist fantastisch", staunte der Boss und schüttelte seinem Schwiegersohn erfreut die Hand. „Mit dieser Maschine machen wir Furore, so etwas hat die ganze Fachwelt noch nicht gesehen!"

Wenige Stunden später ging es ab zur Messe.

Dort bemerkte man, dass man einen verhängnisvollen Fehler begangen hatte. Aus Kostengründen war nur die unbedingt benötigte Standfläche gemietet worden und nun kein Platz mehr, den großen Bedarf an Demonstrationsmaterial in erreichbarer Nähe zu lagern.

„Nun bricht alles zusammen", stöhnte der Boss und kalter Schweiß verdampfte auf seiner Stirn.

„Ich schlage vor, Schwiegervater", meinte der junge Chef, „dass du dich ins Hotel begibst und ich mir hier über Nacht etwas einfallen lasse, damit wir morgen mit der Maschine überzeugend demonstrieren können."

Der Boss verbrachte eine fürchterliche Nacht; immerhin ging es um Fünfstelliges, und als er am nächsten Morgen zur Messehalle jagte, glaubte er zu träumen. Der Messestand war von einer riesigen Menschenmenge umlagert.

Dort teilte nämlich die neue Verpackungsmaschine duftenden Kaffee aus. Mit atemberaubender Geschwindigkeit servierte sie Kaffee mit und ohne Milch, Sahne oder Zucker und auf Wunsch gab sie auch ein Schuß Kognak dazu und das alles zur gleichen Zeit.

„Ich habe die Steuerung neu programmiert", erklärte der junge Chef müde lächelnd, „jetzt spült sie sogar das Geschirr."

„Das ist ja eine Katastrophe", stöhnte der Herr Schwiegervater, „wir machen uns in der ganzen Fachwelt unmöglich. Die Zeitungen werden uns in der Luft zerreißen, wenn wir eine Verpackungsmaschine vorstellen, die Kaffee serviert!"

„Das nächste Mal mieten wir mehr Stellfläche", tröstete ihn der Herr Schwiegersohn, „dann programmiere ich die Maschine wieder um, damit sie verpackt."

„Es gibt kein nächstes Mal", meinte der Boss entschieden, „ich werde keinen Pfennig mehr in dieses Projekt investieren."

„Aber wir haben doch schon Aufträge für zwanzig Stück", meinte der Schwiegersohn lächelnd.

„Zwanzig Stück!" staunte der Boss, „wer ist denn so verrückt, so etwas zu kaufen?!"

„Die Repräsentanten von drei großen Hotelketten für ihre Ferienhotels", lächelte der junge Chef zufrieden.

Wird dauernd vom Schicksal die Rute
über dem Bürger geschwenkt,
was Wunder, wenn sich der Gute,
in geist'ge Getränke versenkt!

- Otto Holz -

ALKOHOL

Organ'sche Formeln, seh ich euch, so wird mir flau das Herz!
Dem Mann, der euch erfunden hat, dem gönne ich den Schmerz!
Doch eine Formel gibt's, um die den andern ich verzeih,
Das ist der bied're Alkohol C_2H_5 OH.
Er ist der Tröster, den die Schrift den Sterblichen verhieß,
Er schafft das wüste Jammertal dir schnell zum Paradies.
Willst du hienieden selig sein, von allen Sorgen frei,
so absorbiere möglichst viel C_2H_5 OH.
Und fließt er in den Darmkanal, verliert er auch 2H!
Er wird zum schnöden Aldehyd, dann ist der Kater da!
Doch darauf gibt's ein Reagenz, ob noch sogar er sein,
Den Kater fällt im Überschuß C_2H_5 OH.
Oft ist mein Silber all gelöst zur Sättigung in Bier,
Und ungelöst im Rückstand bleibt kein einz'ger Schilling mir;
Er lässt sich nicht zerlegen mehr, doch das ist einerlei,
Er reicht grad zu einem Schnaps C_2H_5 OH.
Wenn in die Elemente einst mein ird'scher Leib zerfällt,
Und frei wird C, H, O und N und duftet in die Welt,
Dann mag das N verduften gern in alle Winde frei,
Aus den drei anderen bilde sich C_2H_5 OH.
Und soll ein Mensch bekritteln mir die bied're Formel hie,
Weil sie nicht nach Radikal- noch nach Typentheorie;
Die Lied ist typisch nebenbei, und ich jedenfalls,
jetzt radikal erfüllet von C_2H_5 OH.

- W. Flemming –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DIE SACHE MIT DER FARBE

„Ich habe da ein Fernschreiben aus Hongkong", meinte Kollege Siebeneis, „die haben den Container mit dem Material für die Fertigungsverlagerung bekommen."

Siebeneis ließ sich über die Fertigungsverlagerung im allgemeinen und über die nach Hongkong im besonderen aus, ehe er endlich zur Sache kam. Die Sache war, dass den Kollegen in Hongkong die Farbe fehlte.

„Ich begreife es ja auch nicht", meinte Siebeneis, „dass die erst ihre Fabrik neu anstreichen müssen, ehe sie Arbeiten, aber andere Länder, andere Sitten!"

„Mit der Farbe wollen die nicht ihre Fabrik streichen, Siebeneis", sagte ich, „das ist Siebdruckfarbe, damit müssen die Leutchen in Hongkong die Anschlussbilder auf die Geräte drucken."

Siebeneis murmelte etwas von chinesischer Lackmalerei usw. Außerdem hätte ich ja mal wieder bei der Bereitstellung im Tiefschlaf gelegen, sonst müsste die Farbe in Hongkong sein.

„Ich kann mich genau erinnern", sagte ich, „dass die Farbe mit in der Bereitstellung war, „aber Sie wissen ja auch, wie das mit diesen Dingen zwischen Himmel und Erde ist…"

„Da brauchen Sie gar nicht soweit in den Himmel zu gehen", philosophierte Siebeneis, „bedenken Sie bloß, was alles zwischen hier und Hongkong passiert!"

Wir kamen überein, den Leuten in Hongkong die neunhundert Gramm Siebdruckfarbe zu schicken, natürlich mit Luftfracht. An neunhundert Gramm sollte die Verlagerung nicht scheitern, meinte Siebeneis großzügig.

Aber so einfach war die Sache nicht, denn wir hatten keine Farbe mehr am Lager und Siebdruckfarbe kauft man nicht einfach im Laden an der Ecke.

Für so etwas gibt es Lieferanten, und die haben zwar Siebdruckfarben, aber auch Liefer-fristen. Dabei hat in der Regel der billigste Lieferant die längsten Lieferfristen.

Das war auch in unserem Fall so. Dabei konnte ich mich noch genau erinnern, dass ich vor einigen Tagen noch einige Kilo dieser Farbe auf dem Bestandsprogramm meines Bildschirms hatte.

„Wo mag die bloß hingekommen sein?" staunte Siebeneis, „und wie kommt es, dass Sie so ein gestörtes Verhältnis zu Siebdruckfarben haben, Herr Kollege!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

So gab ein Wort das andere und wenn die Sache mit der Farbe für Hongkong nicht so dringlich gewesen wäre, dann hätte beinahe noch der Betriebsrat schlichtend eingreifen müssen.

„Wenn die Farbe nicht mehr am Lager ist, dann ist sie eben in der Montage", sagte ich und erhob mich, dort werde ich jetzt eine Dose holen und sie versandfertig machen lassen."

„Ja, dann wollen wir mal sehen", meinte der Meister und schloß den Farbschrank auf, „wo das gute Silberweiß steht!"

Die Sache war gar nicht so einfach, denn der Meister lagerte die Farben chaotisch.

„Das müsste sie sein", meinte er souverän und wollte von mir wissen, ob ich eine Zange dabei hätte, denn schließlich müsse er ja mal nachsehen, ob das gute Silberweiß in der Dose wäre.

Ich hatte keine Zange, aber der Meister hatte einen abgebrochenen Schraubenzieher, mit dem er der Dose und ihren übertriebenen Sicherheitsverschluß zu Leibe rückte.

„Rote Farbe", meinte der Meister zufrieden, „gut, dass wir nachgesehen haben, denn rote Farbe wollen Sie doch wohl nicht nach Hongkong schicken?"

„Aber warum haben Sie überhaupt nachgesehen?" wunderte ich mich, „auf dem Etikett steht doch, dass rote Farbe in der Dose ist!" Ich blieb dabei wirklich sehr höflich.

Daraufhin gab der Meister einiges von sich, was mich in der Auffassung bestärkt hat, nie wieder mit einem Meister über den Inhalt von Farbdosen zu diskutieren!

Neue Ideen sind nur durch ihre
Ungewohnheit schwerverständlich.

- Franz Marc -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

INSTALLATIONSPROBLEME

Jeder erfahrene Elektro-Installateur wird mir Recht geben, wenn ich behaupte, dass gerade bei der Schlussinstallation in Neubauten immer häufiger die Mieter gleich mit den Handwerkern einziehen.

Für den Handwerker hat das natürlich den Vorteil, dass er doch gleich sieht, für wen er da so sorgfältig gearbeitet hat.

So ging es auch kürzlich Meister Hasenbach, als er gerade den letzten Steckdoseneinsatz befestigte und ihn dabei jemand von hinten anrempelte.

Nicht, dass das Hasenbach wehgetan hätte, aber schließlich ist ein Meister schon aus Gründen der Reputation nicht zum Anrempeln da.

Hinter ihm stand ein baumlanger Möbelpacker, der einen großen Schrank in seinen nicht gerade zierlichen Händen hielt, mit dem er den Meister auch angerempelt hatte.

Man ließ Hasenbach gerade noch soviel Zeit, die Steckdosenabdeckung zu befestigen, dann stellte man auf Anweisung des Mieters den Schrank davor, die Steckdose wurde also gar nicht gebraucht!

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Nein, was hat Meister Hasenbach sich da gefreut!

Der Mieter, ein übrigens sehr sympathischer Mensch, griff sich gleich eine Leiter und turnte mit einer mehrflammigen Leuchte in der Hand zur Decke.

Dort angekommen, begann er sogleich und energiegeladen, die Lampe zu befestigen. Aber nicht nur der Mieter war energiegeladen, sondern auch der Anschluß. Das gehört sich ja auch so.

Deshalb wunderte sich Hasenbach auch gar nicht, als der Mensch, zwar ohne Lampe aber mit großer Geschwindigkeit wieder von der Leiter herunterkam.

„Sie müssen die Sicherungen abschalten", gab der Meister ihm einen fachmännischen Rat und handelte sich dafür einen sehr bösen Blick ein.

Der Mensch schaltete also die Sicherungen ab, raste die Leiter hinauf, bekam eine gewischt und fand sich zum zweiten Mal auf dem harten Boden der Tatsachen wieder.

„Sie haben wahrscheinlich die falsche Sicherung abgeschaltet", vermutete der Meister, jetzt schon ebenso amüsiert wie interessiert und handelte sich dafür einen noch böseren Blick ein.

Nach kurzer Zeit kam der Mieter zurück. Jetzt habe ich alle Sicherungen abgeschaltet!" verkündete er siegessicher, turnte die Leiter hinauf, erhielt seinen Schlag und krachte auf den Fußboden.

Jetzt schaltete Meister Hasenbach alle Sicherungen aus, kletterte auf die Leiter, bekam eine gewischt und krachte ebenfalls auf den Fußboden.

Wütend eilte er zur Verteilung und sah, dass er offensichtlich einen Sicherungsautomaten übersehen hatte, den schaltete er besonders sorgfältig ab.

Da stand, mit einer Handbohrmaschine im Arm, ein Bauschreiner hinter ihm und schimpfte wütend: „Können Sie mir mal sagen, wie ich die Türzargen einbauen soll, wenn Sie mir dauernd den Saft abdrehen?!"

Niemand urteilt schärfer als der
Ungebildete. Er kennt weder Gründe
noch Gegengründe und glaubt sich
immer im Recht.

- Ludwig Feuerbach -

TAKTIK IST ALLES

„Das kommt überhaupt nicht in Frage", springt Effenbach im Karree, „Sie haben mir die Lieferung der Schrauben für morgen zugesagt, und nun bestehe ich darauf!"

„Ich erinnere mich", meint der Meister gelassen, „Ihnen die Lieferung der Schauben zugesagt zu haben, aber es kann doch mal etwas dazwischen kommen, wenn so ein Motor kaputt geht…"

„Meister", nimmt Effenbach sich zusammen, „ich sehe ja ein, dass es nicht vorhersehbar ist, wenn so ein Antriebsmotor in die Binsen geht, aber warum machen Sie mir nicht die Schrauben auf einer anderen Maschine?"

„Weil die anderen Maschinen alle belegt sind", meint der Meister, „Die Fertigungsteuerung steuert uns mit einer Kapazität von hundertvierzig Prozent."

„Aber das ist doch Wahnsinn", schimpfte Effenbach, „auf der Schule habe ich gelernt, dass selbst hundert Prozent Kapazitätsauslastung schon Illusion sind."

„Die Fertigungssteuerer sind eben berufliche Illusionisten", erklärt der Meister, „die lassen sogar fertigen, wenn die Maschinen, das Material und die Vorrichtungen noch gar nicht vorhanden sind."

„Meister", mahnte Effenbach, „wir kommen vom Thema ab. Ich will jeden falls meine Schrauben haben, davon hängt schließlich der von der Montage zugesagte Termin ab!"

„Die Ziege wollte am Schöpfungstag schließlich auch einen ganz langen Schwanz haben", philosophierte der Meister, „und was hat sie bekommen? Einen ganz kurzen Stummel!"

„Meister", mahnt Effenbach, am Ende seiner physischen und psychischen Kräfte, „Ich bin keine Ziege, ich will ja nur Schrauben haben und zwar die Schrauben, die Sie mir für morgen zugesagt haben!"

„Effenbach", seufzt der Meister gekonnt, „wir sind ja alle Idealisten; absolut unbestechlich und objektiv, wenn Sie hier einen Kasten Bier vergessen, dann reißen wir uns ein Bein für Sie aus!"

„Meine Stellung verbietet es mir", entgegnete Effenbach schnell, „jemanden zu bestechen, aber ich werde einen Kasten Bier bestellen, hoffentlich wird er nicht versehentlich in Ihrer Abteilung abgeliefert!"

„Ich sehe schon, Effenbach", lächelt der Meister, „Sie sind einer der wenigen Menschen, die noch Lebensart haben. Behalten Sie Ihr Bier, ich tue trotzdem, was ich kann."

„Meister", meinte der Vorarbeiter nach der Diskussion erstaunt, „da komme ich nicht mehr ganz mit, die Schrauben, von denen Effenbach die ganze Zeit geredet hat, sind doch längst fertig?"

„Was Sie nicht sagen", lächelt der Meister wissend, „glauben Sie etwa, ich wusste das nicht? Schließlich bin ich doch der Meister in dieser Abteilung!"

„Das habe ich doch gar nicht angezweifelt, Meister", meint der Vorarbeiter erschrocken und schnell. „Ich wundere mich doch nur, als würde der Termin verfallen und in Wirklichkeit…"

„In Wirklichkeit sind die Schrauben natürlich fertig", grinst der Meister, „aber das weiß Effenbach doch nicht – was glauben Sie was Effenbach sich freut, wenn er morgen seine Schrauben doch noch bekommt!"

„Sie machen ihm also heute Angst, damit er morgen glücklich ist", meint der Vorarbeiter etwas ratlos. „Wenn ich ehrlich sein soll, dann muß ich sagen, dass ich das nicht verstehe."

„Das können Sie auch nicht verstehen", meinte der Meister. „Übermorgen will Effenbach nämlich von uns Kontakte haben und die können wir wirklich nicht liefern."

Nach der prompten Lieferung der Schrauben, die trotzt aller Schwierigkeiten doch noch pünktlich erfolgte, würde Effenbach viel mehr Verständnis dafür haben, dass man die Kontakte nicht liefern könnte, meinte der Meister.

Krisen meistert man am besten,
indem man ihnen zuvorkommt.

- Walt Whitman Rostow -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

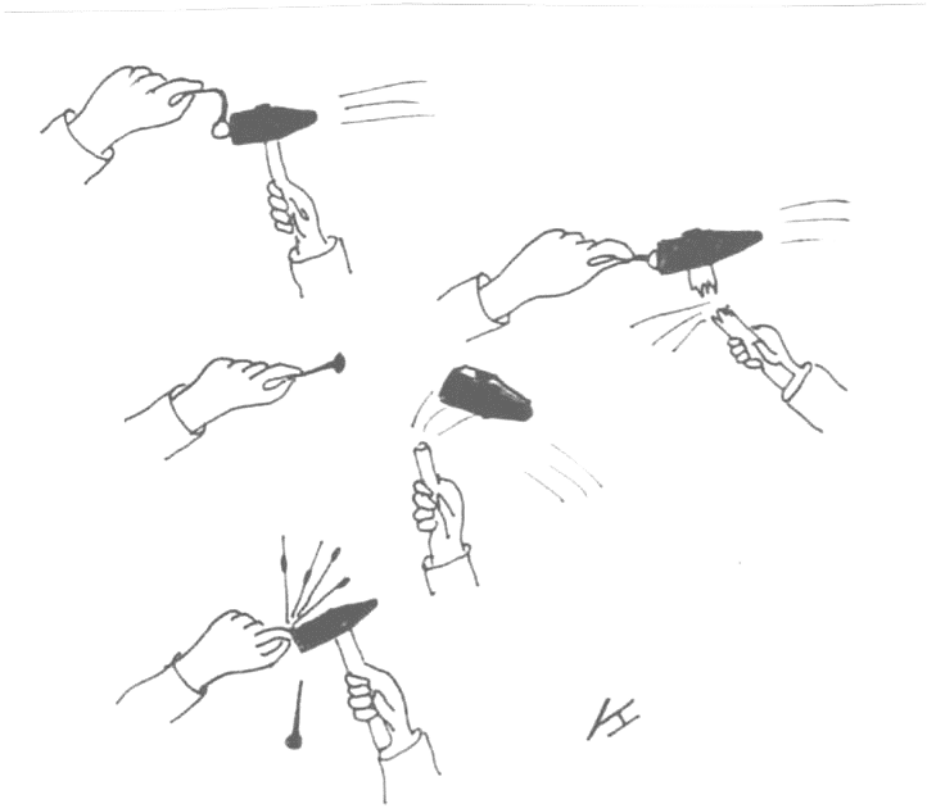
DER WURM

Ich bin der älteste aller Würmer, denn nachweislich war ich schon bei der Schöpfung dabei. Meine niederen Artgenossen haben Sie sicher schon in der einen oder anderen Form als fußlose Tiere, als Blatt-, Saug-, Bandwürmer oder als zu einer anderen Untergruppe gehörend, gesehen oder kennengelernt.

Kennengelernt haben Sie mich bestimmt auch schon, gesehen aber bestimmt noch nicht.

Seit langer Zeit suchen mich die Wissenschaftler aller Couleur als Urvater aller Würmer zu finden; bisher ohne jeden Erfolg.

Verwunderlich ist das nicht, wenn ich auch gerne in den von ihnen benutzten Materialien lebe.



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Darüber hinaus bin ich sehr anpassungsfähig. Es macht mir zum Beispiel gar nichts aus, eine Zeitlang in der Brennkammer einer Reaktoranlage zu leben, auch wenn diese hochgefahren wird.

Aufgrund meines biblischen Alters verfüge ich über eine Anpassungsfähigkeit und über ein Wissen, das mich auch gegen jeden überdurchschnittlichen Menschen überlegen macht.

Ich war zum Beispiel beim trojanischen Krieg dabei, bei vielen Feldzügen Alexanders des Großen – der Großen überhaupt, beim Bau der Pyramiden und der ersten Eisenbahn, genauso, wie unter anderem auch beim Bau und Start verschiedener Vorrichtungen für die Weltraumforschung

Aber nicht nur geschichtlich Großes ist für mich interessant, sondern auch, und vielleicht sogar das vor allem Alltägliche, Prosaische und ob es kompliziert oder einfach ist, das ist mir völlig egal.

Egal ist mir auch, zu welcher Zeit des Tages ich tätig werden kann, denn im Gegensatz zu den Menschen brauche ich keinen Schlaf.

Gegend und Weltanschauung sind für mich ebenfalls uninteressant. „Während ich in China an der Konstruktion eines leistungsfähigen Mähdreschers mit wirke, kann ich gleichzeitig in den USA meine mir eigene Tätigkeit in einem komplizierten Schaltplan für eine elektronisches Rechengerät durchführen.

Für Sie persönlich habe ich sicher auch schon einmal gearbeitet und wenn Sie mich jetzt noch nicht kennen, dann liegt das sicher nicht an Ihnen, das liegt an mir, wie ich gleich überzeugend beweisen werde.

Na, überlegen Sie doch einmal. Also, wenn Sie noch nicht darauf gekommen sind, dann werde ich es Ihnen doch lieber sagen, ehe ich Ihnen mal wieder den Schlaf oder den Verstand raube – Ich bin ganz einfach der Wurm, der manchmal drin ist!

Man kann einer Statistik nur dann trauen,
wenn man sie selber gefälscht hat.

- Winston Churchill -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

MEIN GOTT, FRIEDRICH...!

Friedrich ist Auszubildender im ersten Jahr. Quermeier ist da schon etwas weiter, das macht sich beim Ausbau einer Kupplung in ein Auto im folgenden Monolog Bemerkbar:

„Hast du die Kupplung fertig, Friedrich? Mein Gott, Friedrich, jetzt bist du schon seit zwei Stunden an der Kupplung. Also, wenn ich das früher so gemacht hätte, mein Meister hätte sich glatt nicht mehr wiedererkannt. Also, nun zeig' mal her, Friedrich, damit der Kunde sein Auto wiedersieht, bevor er die Rente durch hat!

Mein Gott, Friedrich, wenn ich so etwas sehe, dann schnalle ich doch glatt ab! Wie oft habe ich dir schon gesagt, dass man erst die Sicherungsbleche an der Kupplung abmacht, Mein Gott, Friedrich, du bist noch mal mein Untergang. In den drei Wochen, die du bei mir bist, habe ich glatt drei Kilo verloren. Du solltest mal zum dicken Spatzengeier gehen, der hat echt Übergewicht. Hast du etwas gesagt, Friedrich, Ach so, gehustet hast du nur. Du solltest mal zum Arzt gehen, das war ja schon ein richtiger Friedhofsjodler!

Reich mir doch mal den Siebzehner. Nein, nicht den, das ist doch der Fünfzehner! Der Siebzehner ist immer der, wo eine Siebzehn draufsteht! Na, das lernst du alles noch bei mir, falls ich deine Ausbildung überlebe. So, nun halt mal fest, Friedrich, da haben wir den Salat; jetzt können wir den ganzen Mist noch einmal aus und einbauen! Mein Gott, Friedrich! Also ich meine ja immer, ein guter Automechaniker sollte seinem Kollegen auch mal ein Wort gönnen. Sag mal, Friedrich, sprichst du eigentlich kein Deutsch? Ach so, du sprichst deutsch, nur nicht so viel. Mann, das muß ich mir merken. das ist gut!"

So, jetzt noch mal den Siebzehner, dann haben wir es gleich. Nun lassen wir die Karre von der Bühne und machen eine kleine Probefahrt – die haben wir uns ehrlich verdient.

Hörst du das Klappern, Friedrich? Natürlich hörst du das Klappern! Das sind die Sicherungsbleche der Druckplatte, die muß man immer abnehmen bevor man die Platte festzieht" habe ich dir das gesagt oder nicht?

Selbstverständlich habe ich die Platte selber eingebaut, ich konnte ja nicht anders, du hast dich einfach zu dämlich angestellt, aber du hättest ja auch mal ein Wort darüber verlieren können, dass ich die Sicherungsbleche vergessen habe. Ach, du meinst, ich hätte zuviel geredet und du wärest deshalb gar nicht zu Wort gekommen?

Mein Gott, Friedrich…!"

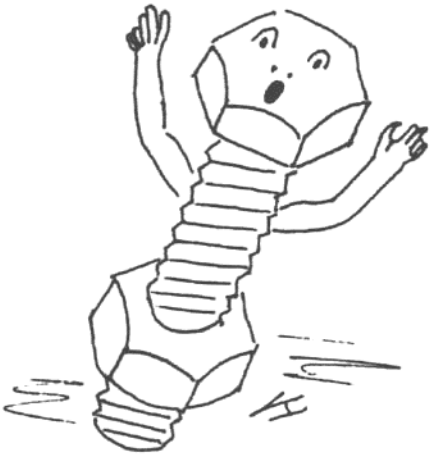
Thomas von Aquin hat gesagt: „Der Mensch ist von Natur aus faul." das heißt aber nicht, dass wer fleißig ist, widernatürlich handelt.

- Clemens Andrae -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DIE ALTE SCHRAUBE

War einst eine alte Schraube,
Doch aller Schrauben Stern!
Die Zeit ward nicht zum Raube
Ihr edler fester Kern.



Auch war sie nach aller Meinung,
Die niemand je bestritt
Eine glänzende Erscheinung,
Von tadellosem Schnitt.

Es ließ eine tiefe Empfindung
Nicht rasten sie, noch ruh'n!
Sie sehnte sich nach Verbindung,
wie alte Schrauben tun.

Drum liebte sie voll Verlangen
Ins weite Leben hinaus.
Doch ach, es hielt sie gefangen
Die Mutter im engen Haus.

Die Mutter schwer sie drückte,
Tat sie gar strenge ziehn,
Und nimmer es ihr glückte
Dem Zwange zu entflieh'n.

Gar höhnend und verletzend
Nannt' sie von früh bis spät.
Den Kopf zurecht ihr setzend,
Sie locker und verdreht.

Da hat sie sich gezwungen.
Was grausam ihr verwehrt,
Sie hat sich losgerungen,
Entfernt und abgeschert.

Doch als der Bruch geschehen,
Da war das Maß auch voll,
Schwand Hören ihr und Sehen,
Da war die Schraube toll.

Ihr Mütter könnt mir's glauben,
Daß Strenge Böses schafft,
Denn tolle alte Schrauben –
Das ist ganz schauderhaft!

- Karl Leist -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

DAS OBJEKT IM RUHESTAND

Der Chemiker Martin Heinrich Klaproth war Mitglied der Akademie der Wissenschaften und Professor an der Universität. Er erhielt eines Tages zwei Briefe, die ihn für den gleichen Tag an das Königliche Präsidium in Potsdam und zu dem Kommandanten in Küstrin vorluden. Beide Briefe enthielten den Inhalt: ‚Wir, Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden, König zu Preußen, laden Euch…' Klaproth schrieb an den König, indem er den Kanzleistil glossierte: ‚Eure Majestät haben mir allergnädigst befohlen, dass ich vor allerhöchst Derselben zu Potsdam erscheinen soll, aber Eure Königliche Majestät haben auch geruhet, mich zur selben Zeit nach Küstrin zu bescheiden. Da aber für die Wissenschaft der Satz feststehet, dass ein Objekt, welches von einer gleichstarken Kraft in dem demselben Zeitpunkt nach zwei entgegengesetzten Richtungen angezogen wird, im Ruhestande verbleibt, so bin ich im Stande der Ruhe in meiner hiesigen Wohnung verblieben.'

DAS GEDÄCHTNIS DER MENSCHEN

Erst in diesen Tagen erhielt Fernwasser jenes offiziell und amtlich aussehende Schreiben, mit denen die Geschäftsleitung gelegentlich lose Verbindung zu Fußvolk hält.

Er las den Brief aufmerksam durch und legte ihn dann mit einem demonstrativ zufriedenen Gesichtsausdruck in seine Schreibtischschublade. Mit einem vorsichtigen Rundblick überzeugte er sich davon, dass wir das auch alle mitbekommen hatten.

„Also, Fernwasser", sagte Kollege Fusselbeck, „ich tue Ihnen ja schon den Gefallen und frage Sie, was die Geschäftsleitung in diesem Brief geschrieben hat."

„Die Geschäftsleitung teilt mir mit", lächelte Fernwasser, den Augenblick genießend, „dass sie mir siebenhundert Mark für meinen letzten Verbesserungsvorschlag auszahlen wird."

„Nanu", wundere ich mich aufrichtig, „was haben Sie denn verbessert, haben Sie etwa die synthetische Bratkartoffel für die Kantine erfunden?"

„Sie können mich ja gar nicht meinen", sagte Fernwasser von oben herab, „Die Geschäftsleitung zahlt ja nicht für nichts und wieder nichts siebenhundert Mark!"

„Nein", meinte Kollege Fusselbeck sich erinnernd, „für nichts und wieder nichts zahlt sie gelegentlich mehr. Ich erinnere mich da an das Geschäft mit dem Iran…"

„Fusselbeck", unterbrach ich ihn scharf, „denken Sie daran, dass es seit der vorletzten Betriebsversammlung verboten ist, über dieses Geschäft zu sprechen – sogar der Betriebsrat hat diesem Verbot zugestimmt!"

„Schon gut", lenkte Fusselbeck schnell ein, „laut denken darf man ja wohl noch." Dann wollte er konkret wissen, für welchen Verbesserungsvorschlag Fernwasser die siebenhundert Mark bekommen habe.

„Sie erinnern sich an den Styropor-Einsatz in der Verpackung der TKZ 900?" fragte Fernwasser. Wir bestätigten ihm uneingeschränkt, dass wir uns an diesen Einsatz erinnerten.

„Ich habe vorgeschlagen", erläuterte Fernwasser, „diesen Einsatz durch einen Wellpappzuschnitt zu ersetzen, der wird billiger und beansprucht weniger Lagerraum."

„Ach, das waren Sie", entfuhr es Fusselbeck, „das hätte ich mir eigentlich denken können, so viele Leute gibt es ja hier im Hause nicht, die auf so blödsinnige Ideen kommen können!"

„Augenblick mal", fiel mir etwas ein, „ich kann mich erinnern, dass wir bei der TKZ bereits vor drei Jahren einen Wellpappzuschnitt verwendet haben, bis jemand einen Verbesserungsvorschlag macht, hier einen Styropor-Einsatz zu nehmen!"

„Sie gaben aber wirklich ein Bemerkenswertes Gedächtnis, Herr Kollege", lächelte Fernwasser hinterhältig, „wissen Sie auch noch, wer damals diesen Verbesserungsvorschlag gemacht hat?"

„Tut mir leid, Fernwasser", sagte ich nach einiger Zeit, in der ich meine Ganglien erfolglos strapaziert hatte, „ich kann mich beim besten Willen nicht mehr daran erinnern."

„Das war ich", brachte er in Erinnerung, „ich habe damals diesen Vorschlag gemacht, weil der Styropor-Einsatz besser vor Transportschäden schützte und siebenhundert Mark dafür kassiert."

„Das kann ich ja noch verstehen", fiel Fusselbeck ein, „aber warum schlagen Sie jetzt den Wellpappzuschnitt wieder vor?"

„Weil er billiger ist und weniger Lagerplatz braucht", lächelte Fernwasser, „das habe ich doch schon gesagt!"

„Und wie lange wollen Sie dieses Spielchen noch treiben, Fernwasser?" wollte ich wissen, „es ist doch klar, dass Sie irgendwann einmal damit auffallen!"

„Das glaube ich nicht", meinte Fernwasser überzeugt, „dafür ist das Gedächtnis der meisten Menschen viel zu schlecht entwickelt…"

KEGELABEND

„Wenn wir die Dosiervorrichtung hier aufbauen würden", meinte Klabuncke und stellte symbolisch für die Dosiervorrichtung ein Glas Bier an die Tischkante, „dann könnten wir die Zulaufstrecke für die Ringkerne entsprechend verlängern."

Einige Frikadellen mussten als Ringkerne herhalten.

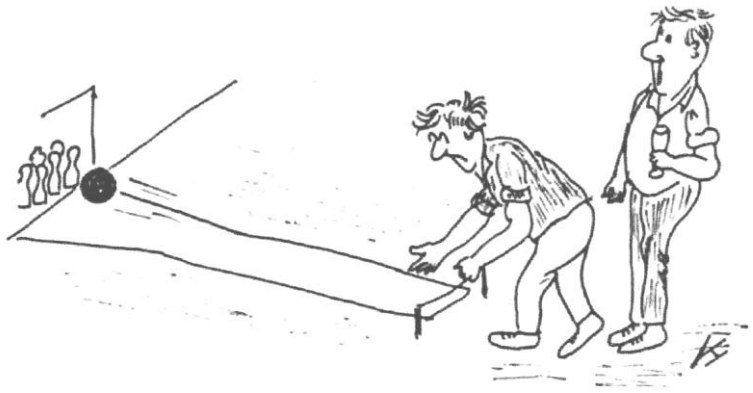
Wüstes Siegesgeschrei unterbrach ihn. Seidenweich hatte einen Kranz geworfen, den fünften an diesem Abend.

„Also", meinte Klabuncke, „um noch einmal auf die Dosiervorrichtung zurückzukommen; verdammt noch mal", rief er erbost, „wer hat denn meine Ringkerne aufgefressen?"

Selbstverständlich niemand.

„Ist ja auch egal", meinte Klabuncke und ersetzte die Ringkerne durch einige Sardellenbrötchen.

„Ich meine ja nur", fuhr er unerschütterlich fort, „dass man so die Zeit für das Aushärten der Vergussmasse verlängern könnte."



„Ich rede ja nicht gerne nach Feierabend über Probleme bei der Arbeit", sagte ich höflich, „aber lassen Sie das mal mit der Veränderung der Zulaufstrecke. Ich weiß nämlich mit einiger Sicherheit, dass man demnächst eine Vergussmasse einsetzen will, die schneller aushärtet, dann braucht man ohnehin keine größere Zulaufstrecke mehr."

„Ach ja?" meinte Klabuncke, „ich habe ja auch schon davon gehört, aber es wäre doch besser…"

Er konnte nicht mehr sagen, was nun besser wäre, denn nun waren wir mit Werfen dran.

Ich war in Gedanken noch immer bei den dämlichen Ringkernen und setzte falsch auf, was von der Versammlung mit einem erfreuten: „Pudel! Pudel!" quittiert wurde.

Klabuncke warf eine Neun, seine Nerven möchte ich haben.

Wütend mampfte ich die Sardellenbrötchen in mich hinein und spülte mit Bier nach.

Bei der nächsten Runde konzentrierte ich mich genau auf den Aufsetzpunkt.

„Sie müssen das so machen, wie die Dosiervorrichtung", meinte Klabuncke leise hinter mir.

Die Konzentration war futsch und ich warf zwei Bauern.

„Hören Sie, Klabuncke", sagte ich vor Wut zitternd, „ich bin hier um zu kegeln, bleiben Sie mir mit Ihrer dämlichen Dosiervorrichtung vom Leibe!"

Klabuncke war beleidigt und sprach den ganzen Abend kaum noch ein Wort mit mir.

Der letzte Durchgang gab mir noch einmal eine Chance, nicht auf den letzten Platz zu kommen.

„Ruhig bleiben", sagte ich zu mir selbst und konzentrierte mich. Die Kugel lag sicher in meiner Hand und die Kraft meiner Konzentration brachte den König zum Wanken, noch ehe ich geworfen hatte.

Dann holte ich kräftig aus und mitten im Wurf nölte Klabuncke: „Man sollte aber vielleicht doch die Zulaufstrecke…"

Ich warf mit Not einen Bauern.

Die Kegelkasse zahlte Klabuncke zwanzig Mark aus, die er freundlicherweise mit mir teilte.

„Klabuncke hat nämlich mit allen gewettet", erklärte mir ein Kollege, „dass Sie heute mal letzter werden!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

EINE KLEINE FILTERGESCHICHTE

Filtern kommt von ‚filtrum', lieber Leser. Woraus Sie mühelos ersehen können, dass die sonst so beliebten alten Griechen hier ausnahmsweise nicht bemüht werden sollen. Denn ‚filtrum' stammt aus dem Lateinischen und hieß dort nur schlicht und ergreifend ‚Filz'.

Sicher ließen sich jetzt zum Thema ‚Der Filz im Wandel der Jahrhunderte' einige kluge Bemerkungen anbringen.

Aber wir befinden uns schließlich am Ende des 20. Jahrhunderts und ein Blick in die Prospekte heutiger Filzhersteller und –verarbeiter verrät sehr schnell, dass der Filz in diesem Bereich wohl keine sonderliche Rolle mehr spielt. Da ist vor allem die Rede von Schichtenpappe, von Köper- oder Kunststoffgewebe, von Celluloseacetat und solchen Sachen, und auch metallische Gewebe unterschiedlichster Feinheit sind mit von der Partie.

Was aber nicht ausschließt, dass man dem braven alten Filz dennoch Ehre widerfahren lässt indem man sich nämlich einmal näher mit den entsprechenden Tätigkeiten befasst.

Wenn ‚Filter' seinen Ursprung in dem lateinischen Wörtchen ‚filtrum' – sprich Filz – hat, was durch einen kurzen Blick ins Lexikon sofort bestätigt wird, somit muß es demzufolge doch auch eine enge Verwandtschaft zwischen ‚filtrieren' und ‚filzen' geben?

Lächeln Sie nicht zu früh über diese untechnischen Betrachtungsweise. Hier lässt sich thematisch ohne lange Umschweife eine klare Beziehung herstellen.

Im Zeitalter des Massentourismus bedarf es dazu nicht einmal besonderer geistiger Klimmzüge. Oder sind Sie noch nie so richtig ‚gefilzt' worden?.

Bei einer gründlichen Zollkontrolle auf dem Flughafen zum Beispiel, womöglich bei der Rückkehr aus dem Urlaub.

Vielleicht sogar als Zielperson einer sogenannten Stichprobe, bei der auch die letzte Faser in Gepäck und Kleidung nicht ungefilzt bleibt? Muß ja nicht unbedingt der heimatliche Zoll gewesen sein. Gewissenhafte, von ihrer Aufgabe besessene Zöllner finden Sie überall auf der Welt.

Was das mit dem Filtrieren zu tun hat?

Also zur Sache: Sie durchlaufen, ob Sie wollen oder nicht, mit ihren Leidensgefährten die Zollkontrolle. Das geschieht je nach Publikumsandrang und Diensteifer eines Zollbeamten mit einer höheren oder geringeren Durchlaufgeschwindigkeit, um an dieser Stelle einen fachmännischen Begriff geschickt einzufügen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Damit geraten Sie gewissermaßen in die Filterkammer, sind sozusagen das zu filtrierende (zu filzende) Medium.

Der Zöllner hingegen verkörpert das Filtermaterial, von besonders grob bis sehr fein.

An diesem Punkt – zugegeben – hinkt der Vergleich ein wenig; denn nach den Erkenntnissen der Filtertechnik hätten Sie vom gröbsten Zöllner am wenigsten zu befürchten, weil er das meiste durchlässt, während bei einem sehr feinen Zöllner mit absoluter Sicherheit auch das geringste Schmuggelgut hängen bleibt.

Ausgesprochen zähflüssig wird die Situation, sobald dem Zöllner ein dicker Fisch, Verzeihung, ein dicker Brocken ins Filter geht. Plötzlich ist er verstopft.

Nicht der Zöllner, sondern der Durchgang. (Ein Zöllner mit Verstopfung würde sich kaum intensiv aufs Filzen verlegen, sondern im ureigensten Interesse versuchen, schleunigst den Durchlauf wieder in Ordnung zu bringen…)

Wie dem auch sei: Nach der Filtration (Filzvorgang) verlassen Sie als Filtrat erleichtert und unbeschwert das Kontrollgebäude, befreit von allen ‚Verunreinigungen', die sich im Laufe des Urlaubs bei Ihnen ansammelten und während der Rückreise unablässig gequält haben.

Aus all dem ergibt sich ein ungetrübtes Fazit: Zöllner wie auch Filter erfüllen eine gleichartige Aufgabe: Sie lassen nichts durchgehen, was den einschlägigen Gesetzen, Bestimmungen, Vorschriften und Richtlinien zuwiderläuft.

Dennoch hat man als braver Bürger – noch dazu als technisch vorbelasteter – aller Parallelität zum Trotz mehr Verständnis für das Filter als für den Zöllner, wie die praktische Erfahrung immer wieder lehrt.

DIE TAGNACHTLAMPE

Korf erfindet eine Tagnachtlampe,
die, sobald sie angedreht, selbst den hellsten Tag
in Nacht verwandelt.
Als er sie vor des Kongresses Rampe
demonstriert, vermag,
niemand, der sein Fach versteht ,
zu verkennen, dass es sich hier handelt –
Finster wird's am hellerlichten Tage,
und ein Beifallssturm das Haus durchweht.
Und man ruft den Diener Mampe:
Licht anzünden! – dass es sich hier handelt
um das Faktum: dass gedachte Lampe
in der Tat, wenn angedreht,
selbst den hellsten Tag
in Nacht verwandelt.

- Christian Morgenstern -

DER WITZ

Als die erste Gasleitung zur Straßenbeleuchtung in Berlin gelegt wurde, besichtigte ein Ministerialrat die Arbeiten.

Schließlich richtet er an den aufsichtführenden Meister die Frage: „Nun sagen Sie mir, wie kommt eigentlich das Licht durch die Röhre?"

Der Meister war über die Geheimnisse der Gasbeleuchtung offenbar ebenso wenig aufgeklärt und zog sich recht berlinerisch mit dem orakelhaften Ausspruch aus der Affäre: „Ja, Männeken, det is ebent der Witz!"

SINNVOLLE ALTERNATIVE

„Also, das geht aber nicht", regt sich der Sachbearbeiter von der Fertigungssteuerung auf. „Sie können doch nicht einfach die Deckel sperren und dann weggehen, als wäre nichts gewesen!"

„Die Deckel sind eingefallen", meinte der Sachbearbeiter der Qualitätssicherung, „wahrscheinlich sind sie falsch gepresst worden. Und warum soll ich nicht weggehen, soll ich mich etwa auf die Deckel draufsetzen?"

„Sperren kann jeder", meinte der Mensch von der Fertigungssteuerung, „dafür braucht man schließlich keine qualifizierten Mitarbeiter. Sie müssen natürlich eine Alternative anbieten, damit es mit der Fertigung weitergeht."

„Ihre Ansicht ist ebenso alt wie naiv, mein Lieber", meinte der Qualitätsmensch entschieden. „Ich überwache die Einhaltung der Qualität und wenn die flöten geht, dann sperre ich!"

„Und ich erwarte von Ihnen", meint der Fertigungsmensch, „dass Sie umgehend Ihren Boss von der Sperrung verständigen, damit der meinen Boss davon verständigt."

„Etwas umständlich", wundert sich der Qualitätssicherer, „aber wenn es nun mal so ist, dass Sie mit Ihrem Boss nicht mehr reden, dann will ich Ihnen gerne den kleinen Gefallen tun."

„Sie sollen mit gar keinen Gefallen tun", giftet der andere, „Sie sollen nur den vorgeschriebenen Dienstweg einhalten!"

Der Sachbearbeiter von der Qualitätssicherung muß sich erschrocken haben. „Sagten Sie etwas von einem vorgeschriebenen Dienstweg?" vergewisserte er sich fassungslos.

„Genau das habe ich gesagt", trumpft der Sachbearbeiter von der Fertigungssteuerung auf, „ich bestehe darauf, dass in diesem Fall der Dienstweg und die Richtlinien eingehalten werden!"

„Ich glaube, mein Schwein pfeift", meint der Qualitätssicherer entgeistert, „Richtlinien und Dienstweg; Mann, wir sind doch hier in einer stinknormalen Fabrik!"

„Es mag ja sein", sagt der Fertigungssteuerer von oben herab, „dass ein geordneter Ablauf für Sie nicht zur Norm gehört, aber ich muß darauf bestehen!"

Damit verlässt er den armen Menschen und begibt sich, mit dem erhebenden Gefühl Maßgebliches für die Firma geleistet zu haben, an seinen Schreibtisch zurück.

„Da ruft mich gerade der Chef der Qualitätssicherung an", erklärt der Chef der Ferigungssteuerung seinem Sachbearbeiter, „Ihnen ist wohl noch gar nicht aufgefallen, dass die Burschen die Deckel gesperrt haben?"

„Doch", meint der Sachbearbeiter gelassen, „ich habe ja auch veranlasst, dass die Qualitätssicherung Sie anspricht, damit auf höherer Ebene…"

„Ich gehe mal davon aus, dass Sie weder betrunken noch verrückt geworden sind", unterbricht der Boss seinen Sachbearbeiter, „aber sind Sie nicht auch der Meinung, dass ich ohne Ihre verrückten Ideen schon genug am Halse habe?"

„Es ging ja nur darum, dass die Weiterführung der Fertigung auf höherer Ebene geklärt wird", entschuldigte sich der Sachbearbeiter defensiv.

„Sie können doch nicht alles, womit Sie selber nicht fertig werden, an mich delegieren", entrüstete sich der Boss, „da könnte ja jeder kommen – lassen Sie sich für die Weiterführung der Fertigung eine sinnvolle Alternative einfallen!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

EINE GESCHICHTE OHNE ENDE

„Sie wollten doch gestern die 374-5-0236 liefern?" ruft Henkelbach vorwurfsvoll im Zweigwerk an, „ich brauche die Sockel doch so dringend!"

„So dringend kann da ja nun auch wieder nicht sein", kontert das Zweigwerk so grün, wie es eben nur Zweigwerke sind, „wenn Sie doch die Sockel gestern brauchten und erst heute merken, dass sie gar nicht gekommen sind!"

„Ich will Ihnen mal was sagen", regt Henkelbach sich auf, „ich habe ja schließlich auch noch etwa anderes zu tun, als hinter diesen dämlichen Sockeln herzulaufen."

„Und warum tun Sie das dann nicht?" will das Zweigwerk wissen und hat inzwischen den Ablieferungszettel von gestern gefunden. So gestärkt, riskiert es jetzt natürlich eine kesse Lippe.

Das würde dem Hauptwerk ähnlich sehen, meint das Zweigwerk, ein überorganisierter Haufen Leute, die alle viel zu wenig zu tun hätten, würden nur immer dumme Fragen an die Zweigstelle richten, die mit ihrer Arbeit das alles finanzieren müssten. Außerdem müssten die Sockel 374-5-0236 seit gestern schon im Hauptwerk sein – so!

Was er denn suchen würde, will der Lagerleiter wissen, als Henkelbach versonnen in der Umschlagzone herumschleicht und stellt die Frage autoritär und plastisch in den Raum.

„Das Zweigwerk will gestern zehntausend 374-5-0236 geliefert haben", erklärt Henkelbach deutlich; so deutlich, dass es ein verdienter Mitarbeiter der Qualitätssicherung in der Ferne mitbekommt.

„Die Sendung habe ich sistiert", erklärt der verdiente Mitarbeiter als wollte er damit sagen, dass er die Sendung ambulant seziert habe.

Die Sockel waren nicht 374-5-0236 sondern 474-5-0236 erfährt Henkelbach auf Anfrage, somit entsprächen sie nicht dem Begleitschein und wären bis zur Klärung zu sistieren.

Der verdiente Mitarbeiter scheint den Ausdruck ‚sistieren' zu lieben.

„Das ist weder 374, noch 474-5-0236 meint der Meister, der zufällig des Weges kommt, „das sieht man doch schon an dem angeschrägten Steg, dass das 574-5-0236 ist!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Ich glaube, ich hole mal besser die Zeichnungen", hat Henkelbach die Eingebung des Tages, „dann werden wir ja gleich sehen, welche Nummer dieser Sockel zu Recht trägt!"

Aber mit den Zeichnungen ist das so eine Sache. Meistens entsprechen sie nicht dem letzten Änderungsstand und sind auch oft nicht vollständig, weil manche Leute sich eine Zeichnung aus dem Ordner nehmen und dann vergessen, sie wieder einzuheften.

So kommt es, dass der Sockel zwar eine gewisse Ähnlichkeit mit 374-5-0236 hat, aber auch mit 474-5-0236 und genau gesehen könnte er, mit einer leichten Tendenz zu 674, sogar 574-5-0236 sein.

„Ich könnte diesen Sockel ja stillschweigend verschrotten", schlägt der verdiente Mitarbeiter der Qualitätssicherung vor und die anderen nicken zustimmend, „dann melden Sie dem Zweigwerk, dass die Dinger nicht angekommen sind und lassen neue machen."

„Was nutzt mir Ihr Begleitzettel", tobt Henkelbach so moralisch aufgerüstet, telefonisch im Zweigwerk, „ich brauche Material und kein Papier. Sie werden mir jetzt umgehend die Sockel besorgen!"

"Dann müssen Sie mir aber eine gültige Zeichnung besorgen", gibt das Zweigwerk endlich klein bei, wir haben da nämlich einen alten Meister, der tauscht die Werkzeugeinsätze nach der Erinnerung aus und sein Gedächtnis ist nicht mehr das beste.

Henkelbach besorgt sofort eine gültige Zeichnung und ich beende hier die Geschichte, denn der gebildete Leser weiß ja aus eigener Erfahrung, wie sie weitergeht…

Wagner und Verdi haben etwas eingeführt,
was bis dahin unbekannt war, nämlich,
dass der Sänger nur das singen darf,
was der Komponist geschrieben hat.

- Marcel Prawy –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

BETRIEBSANLEITUNG FÜR GESELLIGE VERANSTALTUNGEN MIT TANZ

Der Schwingungszustand allgemein
Auf Festen soll harmonisch sein,
Drum sei bedacht auf Resonanz
Und schalte ab die Reaktanz.

Zum guten Anlauf rat ich Dir,
Trink erst einmal ein Gläschen Bier
Damit dein Motor kommt auf Touren
Und alle Gäste richtig spuren.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Auch wenn die Spannung sollte schwanken,
Mußt du noch mal ein Bierchen tanken,
Daß unverzüglich jede Last
Sei die Erregung angepasst.

Doch prüfe ständig früh und spät,
Genau deine Kapazität;
Geh langsam mit der Spannung rauf
Und passe auf den Ölstand auf.

Merkst du die ersten Schwebungen,
Stell' lieber ein die Ladungen,
bei überregter EMK
Sind schnell Interferenzen da.

Wenn auch die Kehle noch so brennt,
Geh niemals bis zum Kippmoment,
Sonst, ohne Dämpfung fassungslos
Fällst du in Hysterese bloß.

Im Drehfeld laß vor allen Dingen,
Nur niemals Dich von Touren bringen.
Du stolperst sonst im Phasenschritt
Und fällst am Ende aus dem Tritt.

Am besten hältst Du Dich synchron
Bei gegenseit'ger Induktion;
gehst du auf Fremderregung ein,
Dann musst du kurzschlusssicher sein.

Bei Selbstanschluß, falls unbekannt,
Beachte inn'ren Widerstand,
Streu nicht zuviel, ein Durchgriff mag,
Sonst führen leicht zum Überschlag.

Wenn sich an diese Weise hält
Das hochfrequente Wechselfeld,
Schwingt es harmonisch bis zum Schluß
Mit allerbestem Cosinus!

- H. Kastenbein -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

DIE ALTE STANDUHR

Grünbier ist mal wieder mit den lieben Kollegen am Stammtisch versumpft. Eilig strebt er nach Hause und schleicht durch die Wohnung in das Schlafzimmer.

Auf dem Weg dorthin kommt er an der alten Standuhr vorbei, ein Erbstück seiner verstorbenen Tante Amalie.

Zwar kann die Uhr nicht mehr schlagen, aber sie zeigt immer noch zuverlässig die Zeit an; eine Minute vor drei Uhr morgens.

Grünbier schleicht sich in das Schlafzimmer, wo seine Frau schon schläft – Da beginnt die alte Standuhr etwas zu tun, was sie seit zwanzig Jahren nicht mehr getan hat: Sie schlägt laut und deutlich drei Mal!

Frau Grünbier dreht sich im Halbschlaf auf die andere Seite, schläft weiter und Grünbier zieht sich leise aus.

„Du bist also wieder erst um drei Uhr in der Frühe nach Hause gekommen!" klagt Frau Grünbier am Frühstückstisch.

„Aber Liebes", sagt Grünbier hinter seiner Zeitung erstaunt, „wie kannst du nur so etwas glauben?"

„Ich habe deutlich gehört, wie Tante Amalies alte Standuhr dreimal geschlagen hat", triumphiert Frau Grünbier, „ich habe sie nämlich reparieren lassen!"

„Aber Liebes", lächelt Grünbier verzeihend, „du irrst dich, sie wollte elfmal schlagen, aber nach dem dritten Schlag habe ich sie angehalten, damit du nicht wach wirst!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

ANTIC – NEWS

Wer sich intensiv nicht nur mit der Technik, sondern auch mit der Geschichte der Technik beschäftigt, der wünscht sich manchmal als Quellenmaterial so etwas wie eine vorchristliche Fachzeitung.

Natürlich konnte man damals weder auf Stein, noch in Ton und schon gar nicht auf dem ‚Gedächtnis der Könige' genannten Papyrus so etwas veröffentlichen.

Ich habe schon oft mit der Möglichkeit gespielt, dass man bei der Erforschung früherer Möglichkeiten der Technik einfach in die Archive damaliger Zeitungen steigen könnte und dort Vergangenes schöpfen kann.

Doch leider war man damals noch auf mündliche Überlieferungen angewiesen und nur ein elitärer Kreis konnte auf schriftliche Aufzeichnungen zurückgreifen.

Wie wäre es also damals gewesen, wenn wir zu dieser Zeit schon technische Fachzeitschriften gehabt hätten? Lassen Sie und diesen Gedanken ruhig einmal durchspielen!

(Uruk, 4000 v. Chr.) Die Quellen und Brunnen der kleineren Siedlungen im Zweistromland reichen nicht mehr aus, um damit die ständig größer werdenden Städte zu versorgen. Es ist daher beabsichtigt, große Wasserspeicher zu bauen und das Wasser in Kanälen und Leitungsrohren in die Städte zu führen. Die Kanäle sollen mit Steinplatten abgedeckt werden, damit das Wasser nicht verdunsten und verschmutzen kann.

(Kairo, 3000 v. Chr.) Für die Herstellung der vielen großen und rechteckig behauenen Steine, die zum Bau der großen Pyramiden und Tempel benötigt werden, wurde von den Ingenieuren ein neues Steinbruchverfahren entwickelt. Die Abmessungen der aus der Steinwand herauszulösenden Quader werden grob auf die Stirnfläche gezeichnet und dann mit Hacken aus härterem Material z.B. Diorit, tiefe Furchen in die Linien geschlagen, in die man Holzkeile fest eintreibt und mit Wasser tränkt. Das quellende Holz dehnt sich aus und bricht den Fels an diesen Stellen. Später werden die Quaderflächen mit harten Steinäxten zurechtgehauen und begradigt.

(Byblos, 2900 v. Chr.) Zugenommen haben Herstellung und Export phönizischer Rollsiegel. Das sind Zylinder von mehreren Zentimetern Länge aus Bergkristall, Chalzedon, Hämatit und anderen Mineralien, in die Schriftzeichen, bildliche Darstellungen oder das Siegelzeichen des Besitzers eingegraben werden.

Diese Siegel dienen vornehmlich der Warenbezeichnung und Eigentumssicherung, außerdem gelten sie als unverletzlich, Siegelmissbrauch und Siegelbruch werden in Ägypten und Phönizien mit dem Tode bestraft.

(Gizeh, 2600 v. Chr.) Als modernes Wohnmobil könnte man ein leichtes, von Sklaven zu tragendes und sehr elegantes Reisemobiliar der Königin Hetepheres, der Gemahlin des Snofru und Mutter des großen Cheops bezeichnen. Das Mobiliar im Inneren besteht aus einem Bett, Tragesessel und anderen Kleinmöbeln, die in das Gestell von dreieinhalb mal zweieinhalb Meter Grundfläche eingefügt sind. Feinste Goldbeschläge und Einlegearbeiten verzieren die Holzteile und kunstvolle Kupfergelenke machen das Gestell zusammenlegbar.

(Ulgarit, 1400 v. Chr.) In der phönizischen Bibliothek von Ulgarit wurde eine Schreibschule mit Lehrtexten und zweisprachigen Wort- und Zeichenlisten eingerichtet. Im Westarchiv der Bibliothek wird man etwa 3300 Jahre später einen kleinen Tonstab finden, der das älteste Alphabet der Welt überliefert und beweist, dass die Reihenfolge des Alphabets, wie sie später dem Abendland von den Griechen überliefert wurde, schon damals feststand.

(Ammun-Tempel, 1300 v. Chr.) König Sethos I. hat ein Relief an der Nordwand der Säulenhalle anbringen lassen, das unter anderem die Marschroute seines Heeres zu den Siegen in Palästina und Nordsyrien zeigt. Auf dem Relief ist ein 180 Kilometer lange Wegstrecke mit zahlreichen kleinen befestigten Plätzen gezeichnet. Es handelt sich hier um das erste Wegeverzeichnis der Menschheit. Die Frühform der Landkarte soll erst viel später von den Römern entwickelt werden.

(Theben, 1150 v. Chr.) Pharao Ramses III. hat einen Rechenschaftsbericht über seine Reise in das Land Punt und die Höhe seiner Zuwendungen an die Tempel gegeben. Die Prachtvolle Staatsurkunde mit einer Länge von 40,5 Metern und einer Breite von 42,5 Zentimetern enthält 117 Kolonnen hieratischer Schrift und ist noch nach Jahrtausenden als ‚Papyrus Harris' im Britischen Museum zu sehen.

Sehen Sie, so etwas würde ich als Information aus erster Hand verstehen und es ist wirklich schade, dass aus dieser Zeit und in dieser Form nicht zu haben ist.

Ich könnte jedes Mal die Wände hochgehen, wenn ich sehe, wie die Zeitgenossen heute oft geringschätzig lächeln, wenn das Thema auf die Technik der Antike kommt.

Es war durchaus nicht so, dass die Techniker jener Zeit mit Hammer und Meißel dauernd Unvergängliches schufen; schon damals war die Technik von den Menschen und durch ihre Menschlichkeit geprägt.

Die großen Ingenieure der Antike hatten bei Ihrer Arbeit stets zuerst das Wohl ihres Landes und ihrer Mitbürger im Auge und erst dann die Mehrung des eigenen Ansehens, das natürlich auch mit dem Einkommen verbunden war.

So weiß man zum Beispiel von Imhotep, der vor 5000 Jahren die Stufenpyramide von Sakkara erbaute, dass er durch Bewässerungsanlagen sein Land vor der Hungersnot rettete, aber auch als Arzt den Leuten half. Noch die Griechen verehrten ihn als Heilgott Asklepios.

Ich wollte das hier nur einmal festhalten, liebe Techniker, denn über uns wird man allerlei in den Archiven finden, wenn unsere Nachkommen dort nachsehen und ob wir dabei so gut abschneiden wie die Antike, scheint mir fraglich.

Der Jugend wird oft der Vorwurf gemacht,
sie glaube immer, dass die Welt mit ihr
erst anfange. Aber das Alter glaubt noch
öfter, dass mit ihm die Welt aufhöre.

- Friedrich Hebbel -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

NUR NICHT GLEICH AUFREGEN

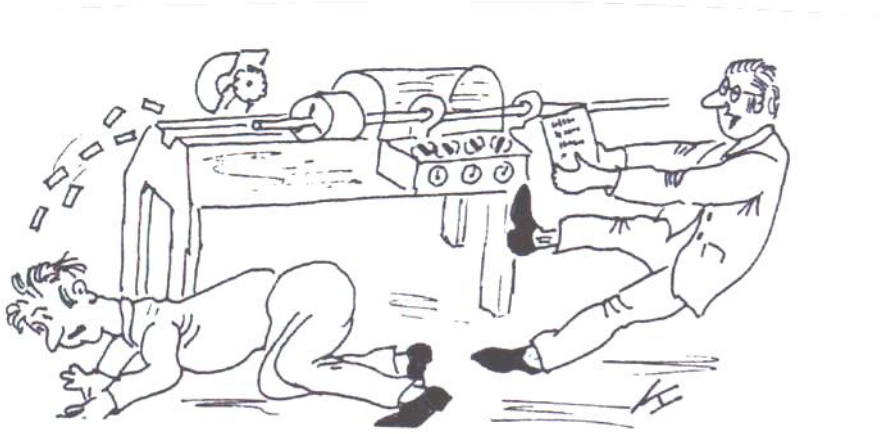
„Wir werden die Ablängmaschine kaufen", meinte Herr Direktor Lerchentöter entschlossen. „Ich werde heute noch den Einkauf anweisen, fünf Angebote einzuholen."

In den nächsten Tagen begann in der Firma eine fieberhafte Tätigkeit, was aber nicht weiter auffiel, weil man es gewohnt war, stets mit großem Aufwand zu arbeiten.

Dann stand sie eines Tages da, die Ablängmaschine.

„Man sollte es gar nicht glauben", meinte Herr Direktor Lerchentöter, „dass eine so kleine Maschine so viel Geld kostet."

Der Einkaufsleiter fühlte sich leicht gekränkt und schwieg.



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die anwesenden Techniker schwiegen auch, denn es ist immer peinlich, wenn sich der eigene Boss selber disqualifiziert.

„Meine Herren", rief Lerchentöter, der wohl gemerkt hatte, dass er etwas Dummes gesagt hatte, „lassen Sie uns anfangen!"

Man fing also an, anhand der vorliegenden Betriebsanleitung, den Probelauf vorzubereiten.

„Wir können jetzt anfangen", meinte Hempel nach geraumer Zeit fröhlich, aber Müller-Klabuncke bestand darauf, dass man noch einmal die Bedienungsgriffe checken sollte, damit ein ordnungsgemäßer Maschinenlauf, wie in der Betriebsanleitung vorgesehen, gewährleistet war.

Nach längerer Diskussion mit der Geschäfts- und Einkaufsleitung wurde noch einmal gecheckt, und dann kam der große Augenblick. Die Ablängmaschine sollte, aber wollte nicht laufen. „Was mag sie nur haben?" wunderte sich Herr Direktor Lerchentöter.

Ehe es noch jemand verhindern konnte, legte Hempel einen kleinen Hebel um, und die Maschine begann abzulängen.

„Nein, sehen Sie nur mal, wie schön sie das macht", wunderte sich Herr Direktor Lerchentöter und der Leiter des Einkaufs zeigte sich angenehm betroffen.

Nur Müller-Klabuncke, der fieberhaft in der Betriebsanleitung geblättert hatte, rief entsetzt: „Er hat den Hebel vier betätigt. Bei Hebel vier", rief Müller-Klabuncke, „steht in der Betriebsanleitung: Nicht betätigen, sonst Garantieverlust, Lebensgefahr!"

Im folgenden Durcheinander fiel jemand über das Anschlusskabel der Maschine, riß den Stecker aus der Wand und die Situation war gerettet.

„Meine Herren", sagte Herr Direktor Lerchentöter später, als er Müller-Klabuncke und Hempel bei sich versammelt hatte, „die Situation ist nun klar, mir liegt ein Telex des Herstellers der Ablängmaschine vor, aus dem hervorgeht, dass die Bemerkung zu Hebel vier auf einen Satzfehler beruht. Hebel vier ist natürlich der Hauptschalter!"

Lerchentöter sah die beiden Herren gelassen an.

„Darüber hinaus würde ich es begrüßen, wenn Sie, Herr Hempel, Ihre Finger etwas besser unter Kontrolle halten würden und Sie, Müller-Klabuncke, nicht immer gleich hysterisch werden würden, wenn etwas einmal nicht auf Anhieb klappt", sagte er väterlich ermahnend. „Ich rege mich doch auch nicht bei jeder Kleinigkeit auf – verdammt noch mal!"

FRIDOLIN UND DIE SÜDFRÜCHTE

Da ist der Fridolin in Afrika,
der ist nun schon zwei Jahre da.
Was macht er da in Afrika?
Entwicklungshelfer ist er da!

Er hilft sehr tief im Landesinnern,
wo in der Sonne die Kakteen flimmern.
Er schlossert dort noch und nöcher,
und schließt damit die Bildungslöcher.

Und bei den Eingeborenen heißt er:
‚Massa Fridolin, der Schlossermeister'.
Er wird geschätzt und ist beliebt,
da wär' nur eines, was betrübt.

Der Fridolin ist Junggeselle,
in Afrika ist man da schnelle.
Es naht der Häuptling Kalawandes:
„Wähle unter den Töchtern des Landes!"

Fridolin meint, das hätte noch Zeit,
vielleicht wäre er später dazu bereit.
Vorerst will er seine Arbeit tun,
erst danach wäre vielleicht gut auszuruh'n.

Der Häuptling sprach nach einem Räusper:
„Fridolin, du rechter Deutscher,
erst die Arbeit, dann das Vergnügen,
das ‚c'est la vie' tut dir nicht liegen!"

Da war ´ne Witwe im Distrikt,
die für die Leute näht und strickt,
sie sorgt damit für ihre Kinder,
ihr Mann war tot seit letztem Winter.

Sie war noch eine flotte Bine,
mit 'ner kaputten Nähmaschine,
Fridolin als Entwicklungshelfer,
macht die Reparatur gleich selber.

Noch in der Nacht trommelt das Tamtam,
die Botschaft, was Fridolin kann.
Die Ältesten sammeln sich und beraten,
den Fridolin das heimzuzahlen.

Drei Ochsenkarren voll Ananas,
jagen durch die Nacht nach Kalabas.
Erreichen dort Fridolins Haus,
und kippen dankbar die Südfrüchte aus.

Am Morgen glaubt Fridolin zu träumen,
stundenlang muß er Ananas räumen.
Denn scheint die Sonne erstmal hell,
verdirbt die Ananas sehr schnell.

Ist man bei Fridolin nun Gast,
gibt's garantiert nur Ananas.
Verläßt man endlich dann sein Haus,
hängt die Ananas einem zum Halse heraus!

- Sebastian Frech –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

AUF GLAS GEBETTET

Da reden die Verantwortlichen unentwegt von der Förderung des Straßenbaus, von der gewaltigen Erweiterung des Straßennetzes, und sie zerbrechen sich den Kopf, wie das alles finanziert werden soll.

Einige erwägen sogar, auch bei uns eine Autobahngebühr einzuführen.

Dabei gibt es doch viel bessere Möglichkeiten, jedenfalls begegnete mir vor einigen Tagen in einer Fachzeitschrift eine Meldung, die völlig neue Aussichten für den Straßenbau verheißt.

„Glassplitter als Straßenschotter", lautete die Überschrift, und das war die Nachricht: „Die ersten fünfzig Tonnen Glassplitt, aus feinzerschlagenen Glasbehältern hergestellt, wurden im amerikanischen Bundesstaat Ohio auf der Interstate 75 dazu verwendet, als Unterlage für den Straßenbau zu dienen. Die Beschotterung der Straße mit Glasmüll dient als Versuchsstrecke für Bestrebungen, den unerträglich wachsenden Glasmüllanfall einer praktischen Verwendung zuzuführen."

Ja, hier eröffnen sich dem Straßenbau ungeahnte Perspektiven. Das beginnt schon bei der Ausbildung der Lehrlinge. Glaser und Straßenbauer werden kurzerhand zusammengefasst und haben ab sofort eine außerordentlich breite Berufsbasis. Wenn es einmal nichts mehr zu verglasen gibt – zu zerschlagen gibt es immer etwas. Und der Bedarf an Straßen ist ja bekannt.

Künftig stelle ich mir eine Notiz in der Lokalpresse so vor: „Nachdem die Glaser ihre Arbeiten gestern abgeschlossen haben, ist mit der Fertigstellung der neuen Straße in der übernächsten Woche zu rechnen."

Der Feldwebel beim Bund kann endlich seinen Wortschatz variieren.

„Sie Flasche!" ist ja sein beliebtestes Schimpfwort; aber nun ist ein versöhnlicher Abschluß dazu möglich: „Sie Flasche! Ich werde Sie zu Glassplitt schleifen, damit Sie wenigstens noch für den Straßenbau zu gebrauchen sind!"

Und dann die wunderbaren Aussichten für jede zusätzliche Forderung des Straßenbaus. Stellen Sie sich das so vor: Jeder, der mit Alkohol am Steuer erwischt wird, muß nicht nur seinen Führerschein herausrücken, nein, auch die leeren Flaschen werden eingezogen, zu Glassplitt zermahlen und dem Straßenbau zugeführt.

Wissen Sie übrigens, warum die Einwegflasche entwickelt wurde? – Ganz einfach: Weil es in unseren Städten von Jahr zu Jahr mehr Einbahnstraßen und Sackgassen gibt!

DA WEISS MAN, WAS MAN HAT...

„Was die Schmierung unserer Drehautomaten angeht", erklärte der Vertreter überzeugend, werden Sie auf dem ganzen Markt nichts besseres finden als unser Metrapox!"

„Wir fahren aber auch extrem hohe Drehzahlen", wandte der Betriebsleiter ermüdet ein, denn er hatte nicht Schmiermittelchemie sondern Maschinenbau studiert.

„Die variable Konsistenz von Metrapox", erklärte der Vertreter geübt, „steuert die Schmierwirkung genau nach der Belastung, der sie ausgesetzt wird."

„Wenn Ihr komisches Schmiermittel also wirklich umso besser schmiert, je höher die Belastung ist", meinte der Betriebsleiter und sah auf die Uhr, „dann werden wir hundert Liter davon ausprobieren."

Der Bestellschein war schnell ausgefüllt und unterschrieben.

„Sie werden es nicht bereuen", meinte der Vertreter abschließend, „mit Metrapox Bekanntschaft zu machen!"

Wie alles, was in die Firma kam, kam auch Metrapox erst einmal in den Wareneingang und verschwand spurlos, wie alles, was dort ankam.

„Aber das ist doch unmöglich", tobte der Betriebsleiter, „hundert Liter Schmiermaterial können doch nicht so einfach verschwinden, so groß ist der Betrieb doch nicht!"

„Jeder rennt hier rum und reißt sich irgendetwas unter den Nagel", tobte der Wareneingang zurück, „da ist eben keine normale Wareneingangsverwaltung mehr möglich!"

Man suchte intensiver, aber das einzige, was man von Metrapox fand, waren der Lieferschein mit dem bestätigten Wareneingang und die Rechnung in der Buchhaltung.

Nach der ersten Mahnung fragte die Buchhaltung höflich wie immer an, ob man nun endlich mal die Rechnung bezahlen könnte, auch wenn der Betrieb vorläufig erst einmal die Ware noch nicht gefunden hätte.

„Bezahlen Sie", rief der Betriebsleiter hektisch, „irgendwann werden wir das Zeug ja einmal wieder finden, wir gehen nämlich davon aus, dass keiner die hundert Liter getrunken hat!"

Der Betriebsleiter machte es sich zum Hobby, täglich eine Viertelstunde nach dem Ende der Arbeitszeit nach dem verdammten Metrapox zu suchen.

Er suchte im Wareneingang, im Lager, im Giftkeller in der Galvanik und sogar auf der Damentoilette. Aber Metrapox war und blieb verschwunden. Es schien sogar immer verschwundener, je mehr man danach suchte.

Eines Abends, der Betriebsleiter kam gerade aus der Garage der Firma, man konnte ja nicht wissen, ob nicht die findigen Autoschlosser ihr Budget aufbesserten, indem sie Metrapox an die Automotoren verfütterten, traf er auf den Betriebsgärtner.

„Ich muß Ihnen ein Kompliment machen", meinte der Betriebsleiter aufrichtig, „so schön wie Ihre Rosen blühen, blühen sie nicht einmal bei mir im Garten, obwohl ich mir sehr viel Mühe gebe!"

„Da lassen Sie sich mal einen guten Rat geben, Chef", meinte der Gärtner geschmeichelt, „wenn Ihre Rosen nicht so recht gedeihen wollen, dann nehmen Sie doch einfach mal Metrapox, ich habe kürzlich hundert Liter davon bekommen…!"

KEIN WUNDER

„Hören Sie, Hempel", meint der Meister, „Wir brauchen hier vor der Halle Platz für die Baumaschinen, könnten Sie wohl die Paletten auf der anderen Seite des Platzes stapeln?

Hempel meinte, er könnte.

Es ging darum die DB-Paletten von den Baumaschinen in Sicherheit zu bringen, die den Platz vor der Werkhalle wieder in Ordnung bringen sollten.

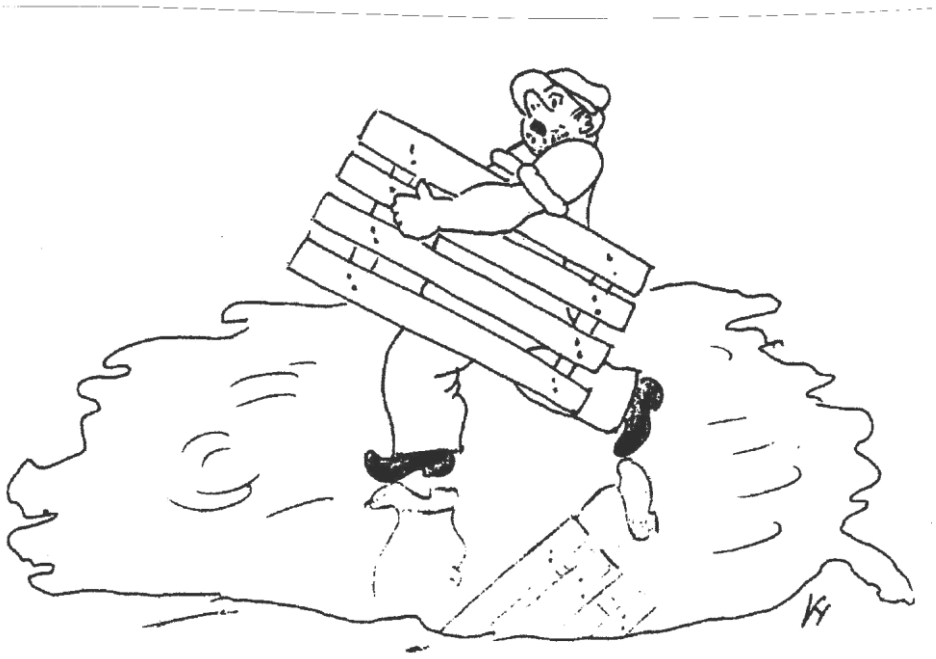
Das Gelände war abgesackt, und infolge der mitteleuropäischen Großwetterlage hatte sich dort eine bis zu fünfzig Zentimeter tiefe Pfütze gebildet.

Eine einfache, aber nicht ganz leichte Aufgabe also, die Hempel zu erfüllen hatte, zumal dafür kein Fahrzeug zur Verfügung stand und die Paletten von Hempel mit der Hand getragen werden mussten.

Weil es zwar nicht leicht, aber doch so einfach war, beschloß der Meister, Hempel nicht ständig zu beaufsichtigen, sondern nur hin und wieder einmal nach ihm zu sehen.

Als er das nächste Mal nach ihm sah, setzte für einen Augenblick sein Herz aus und dann begann es rasend schnell zu schlagen. Was der Meister sah, hätte er kaum für möglich gehalten.

„Hempel", ächzte der Meister, „bitte nicht so!"



Aber Hempel konnte ihn nicht hören und schritt weiterhin mit einer Palette an jedem Arm trockenen Fußes über das Wasser. Er machte das wirklich so, wie weiland jener junge Mann aus Nazareth, der über den See Genezareth ging.

Der Meister nahm die Lesebrille ab, aber das Geschehen blieb so, wie es uns von den Chronisten vor fast zweitausend Jahren überliefert wurde.

„Hempel", rief der Meister erschüttert, „um Gottes Willen, was machen Sie denn da schon wieder?"

Es klatschte und spritzte, als Hempel so plötzlich erschrocken ins Wasser fiel.

„Meister", rief er empört, „Sie haben mich aber erschrocken, jetzt bin ich doch tatsächlich von den Paletten abgerutscht, die ich in das Wasser gelegt und mit Steinen beschwert habe, damit ich nicht immer um die Pfütze herumlaufen muß!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

KEINE AHNUNG!

„Meine Herren Auszubildenden", sagt Meister Lerchentöter und wenn er die Herren Auszubildenden so anredet, dann ist meistens was im Busch.

Meister Lerchentöter wischt sich theatralisch die Tränen aus den Augen, so wie es das Harzburger Modell im Umgang mit Auszubildenden vorsieht. Er macht eine bedeutsame Pause und die Herren Auszubildenden halten die Luft an.

„Ich hatte ja erwartet, dass der Schwalbenschwanz wenigstens eine entfernte Ähnlichkeit mit der Zeichnung haben würde", sagt er so leise, dass die hinteren Sitzreihen sich anstrengen müssen, den wertvollen Kommentar aus berufenem Munde zum Ergebnis der ersten Zwischenprüfung mitzubekommen.
„Aber", sagt Lerchentöter und so laut und deutlich, dass man ihn bis in die letzte Bank hören kann: „Was sehe ich? Ich sehe nicht nur eine Katastrophe auf die einzelnen Firmen zukommen, ich sehe auch den Abstieg des Kfz.-Handwerks in einer bundesweiten Nachwuchskrise!"

Die Herren Auszubildenden schweigen schuldbewusst, der Alte übertreibt mal wieder maßlos, aber bei der nächsten Zwischenprüfung werden sie es ihm zeigen. Schließlich haben einige wenige, genauso genommen achtzehn von zwanzig, die Zwischenprüfung verhauen, aber ist das ein Grund, die ganze Gruppe herunterzuputzen? Verdammter Mist!

„Da wir schon einmal dabei sind", meint Meister Lerchentöter laut und deutlich, „da hätte ich noch etwas." Der Meister schweigt effektvoll und bitter.

Die Gruppe hält den Atem an; was kommt denn nun noch?!"

„Es geht natürlich nicht an, meine Herren", spricht Meister Lerchentöter, „dass Sie in den Betrieben erzählen, ich hätte keine Ahnung! Erstmal stimmt das überhaupt nicht, davon konnten Sie sich ja bisher selber überzeugen, und zweitensmal untergräbt das meine Autorität!"

Die Herren Auszubildenden sehen sich unauffällig an: „Verdammt, wer hat da aus der Schule geplaudert?"

„So, das wäre es", meint der Meister abschließend, „wir kommen jetzt zum Stoßdämpfer und zu der Frage, woran man einen defekten Stoßdämpfer erkennt? Meisengeier!"

Meisengeier erhebt sich umständlich und erklärt ebenso umständlich, wie er sich erhoben hat, woran man einen defekten Stoßdämpfer erkennt.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der Meister kontrolliert inzwischen die Berichtshefte.

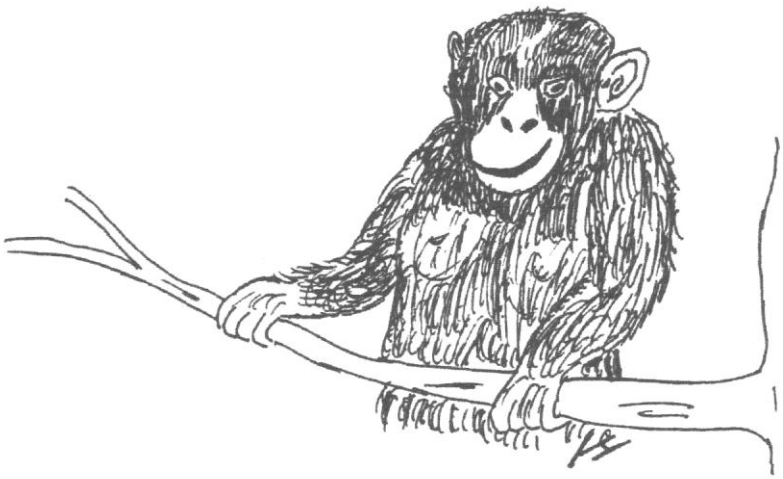
Nach zehn Minuten läuft Meisengeier nun schon zum dritten Mal das Öl aus dem Stoßdämpfer, als der Alte endlich das letzte Berichtsheft zuklappt.

„Meinen Sie nicht, Meisengeier", will er wissen, „dass es noch andere Möglichkeiten gibt, einen defekten Stoßdämpfer zu erkennen, als ausgerechnet an den zehn Litern Öl, die Sie hier nun bereits vergossen haben?"

„Aber mein Werkstattmeister sagt", wendet Meisengeier zaghaft ein, „dass…"

„Ihr Werkstattmeister", ruft Lerchentöter nun aber wirklich ärgerlich, „Mann, lassen Sie mich doch mit Ihrem Werkstattmeister in Ruhe – der Mensch hat doch überhaupt keine Ahnung!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



DIE ENTWICKLUNG DER MENSCHHEIT

Einst haben die Kerle auf Bäumen gehockt,
behaart und mit böser Visage.
Dann hat man sie aus dem Urwald gelockt
und die Welt asphaltiert und aufgestockt
bis zur dreißigsten Etage.

Da saßen Sie nun, den Flöhen entflohn,
in zentralgeheizten Räumen.
Da sitzen sie nun am Telefon.
Und es herrscht noch genau derselbe Ton
wie seinerzeit auf den Bäumen.

Sie hören weit. Sie sehen fern.
Sie sind mit dem Weltall in Fühlung.
Sie putzen die Zähne. Sie atmen modern.
Die Erde ist ein gebildeter Stern
mit sehr viel Wasserspülung.

Sie schießen die Briefschaften durch ein Rohr.
Sie jagen und züchten Mikroben.
Sie versehen die Natur mit allem Komfort.
Sie fliegen steil in den Himmel empor
und bleiben zwei Wochen oben.

Was ihre Verdauung übrig lässt,
das verarbeiten sie zu Watte.
Sie spalten Atome. Sie heilen Inzest.
Und sie stellen durch Stiluntersuchungen fest,
dass Cäsar Plattfüße hatte.

So haben sie mit dem Kopf und dem Mund
den Fortschritt der Menschheit geschaffen.
Doch davon mal abgesehen und
bei Lichte betrachtet sind sie im Grund
noch immer die alten Affen.

- Erich Kästner -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

QUELLENVERZEICHNIS

Marianne Bächmann, Red. Labo, Habelstr. 9, 6100 Darmstadt 1: S. 51,68,151

Eberhard Bauer GmbH & Co, E-Bauer-Str. 36-59, 7300 Esslingen: S. 22,44,75,104,147.

‚Humor in der Technik', Vulkan-Verlag, Haus der Technik, 4300 Essen 1: S. 7, 14, 25, 50, 53, 54, 55 61, 70, 88, 89, 107, 113, 122, 130, 131, 136, 140, 143, 144, 148 153, 157, 168, 169, 177 182, 199.

Ralph Schneider, Obere Wiesen 4, 3400 Göttingen 1: S. 174, 192.

Herr R. Kluger, Albrecht-Dürer-Str. 175, 8700 Würzburg 1, S. 53, 123.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Humor hat Vorfahrt

von C. & G. Schrön

Zeichnungen: K.-H. Hollmann und Wigg Siegl (Titel)

VULKAN-VERLAG · ESSEN

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

ISBN 3-8027-6141-3

SF.-press **C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.**
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischen oder ähnlichem Weg und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung vorbehalten.
© Vulkan – Verlag, Essen 1987
Printed in Germany
Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Kaum hatte der Mensch gelernt…;
aufrecht auf beiden Beinen zu gehen, da schien ihm diese Art der Fortbewegung schon wieder zu mühsam und er sann darüber nach, was er wohl erfinden müsse, um sich der unangenehmen Art der Aufrechtgehens zu entziehen; und er erfand das Rad!

Das Rad, zunächst als Töpferscheibe genutzt, wurde später zum Bestandteil des Karrens und des von Tieren gezogenen Wagens.

Es gibt ernstzunehmende wissenschaftliche Hinweise, dass die Entwicklung durchaus auch umgekehrt verlaufen sein könnte – also erst das Rad und dann die Töpferscheibe. Tatsache ist jedoch, dass aus dem Karren die Kutsche, die Droschke und der Kampfwagen wurden. Schon damals war der Mensch seiner Zeit weit voraus! Nicht wegen der Umweltverschmutzung, sondern wenn es bergab ging wurde schon in frühester Zeit das Tempolimit eingeführt; in Form eines Hemmschuhs, den der Bergauffahrende wieder an seinen Platz brachte – die damals geringe Verkehrsdichte machte das möglich.

Viel später erfand der Mensch für seine Fahrzeuge verschiedene Antriebsmechanismen, welche ihn von den Tieren unabhängig machten.

So entstand jenes Mobil, welches uns heute als Auto in die Entbindungsstation bringt, wo wir geboren und auf den Friedhof, wo wir beerdigt werden.

Ohne das Auto läuft eben nichts mehr und wer das bezweifelt, der mag einmal versuchen, zu Fuß zurecht zu kommen.

In diesem Buch haben wir versucht, mit und ohne Auto durch den Alltag zu kommen, beschrieben und dabei erkannt - dass das Auto zu einem Stück Menschsein geworden ist.

C. & G. Schrön

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Inhalt

Die erste Überlandfahrt – mit Hutnadel und Strumpfband 11
Der Aufhänger..... 14
Die Kraftfahrzeugsteuer wird erfunden..... 16
Im Auto über Land..... 18
Hörnchen..... 19
Der Graf & Stift Phaeton..... 21
My car ist my castle..... 22
Gar nichts damit zu tun..... 24
Kleiner Irrtum..... 25
Die Anfänger..... 26
Der Anlasser und die Autofahrerinnen..... 27
Elli Pirelli..... 28
Die Saufbrüder..... 30
Typisch… !..... 31
Oma Bichler und die Schaltung..... 33
Die spannendsten Rennen der Welt..... 34
Ampeln..... 38
Was es nicht alles gibt!..... 40
Der wird sich wundern…! 42
Die Sache mit dem Nummernschild..... 43
Anfang standen Pro und Contra..... 45
Der Kaiser und das Auto..... 47
Freddy's Irrtum..... 48
T.E. Lawrences größter Wunsch..... 50
Die richtige Richtung..... 51
Der Unfallhergang..... 53
Warum der P-4 kein Volkswagen wurde..... 55
Bundesdeutscher Sonntag..... 58
Der Scheinwerfer..... 59
Das neue Motorrad..... 60
Der Skandal von Paris..... 61
Der Porsche – der in die Hose ging..... 65
Mit dem Sofa in die Leitplanken..... 66
Moskauer Taxi..... 67

James Hundertachtzig und Nordkurve..... 68
Marke Mercedes..... 70
Die Sache mit dem Motor..... 72
Der Mensch Ferdinand Porsche..... 74
VW? – Nicht mal geschenkt!..... 76
Der Prozess..... 79
Die ersten Porsche..... 81
Rodeo am Sonntag..... 82
Der Sound..... 84
Ihre Füße – lieber Autofahrer..... 85
Enrico und seine Brüder..... 86
Glomnitzer und das Autorennen..... 88
Die Autos der Zaren..... 90
Carl Benz und seine Kunden..... 91
Siebentritt und seine Gänge..... 93
Britisch Elend..... 96
Das stinkende Auto..... 97
Vorläufer der Radarfallen..... 100
Das Wiedersehn..... 100
Dein Nummernschild..... 101
Vom patentierten Irrtum – zur Magnetzündung..... 102
Schnelle Elektromobile..... 104
Gefährliches Überholen..... 104
Die Taxis von Paris..... 105
Die Tür gehr nur von außen auf..... 106
Eine Ampel für den Partykeller..... 109
Immer schneller ins 20. Jahrhundert..... 112
Die ersten Diesel..... 114
Wenn ein Autofahrer – mit der Bundesbahn fährt..... 117
Selbstbedienung..... 119
Grünbier und der Halleysche Komet..... 122
Die RR-Story..... 125
Die französischen Pioniere..... 128
Tödliche Autoliebe..... 129
Autos mit schlechtem Ruf..... 130
James Hundertachtzig und die Damen..... 131
Liebenswertes – Verrücktes Auto..... 132
Ein Streich mit Folgen..... 137

Abu Salam muß sparen..... 139
Paris – Dakar..... 141
Die ersten Autos und die Briten..... 147
Der Herr Bischof und die Bremsen..... 150
Ein ganz besonderes Auto..... 151
Glomnitzer und die Bushaltestelle..... 152
Volkswagen für die Rheinarmee..... 154
Die Geburt eines Highway – von 7775 Kilometer Länge..... 156
Horch – Audi – Sachsenring und... 158
Sicherheit im Sozialismus..... 161
Die Macht der Gewohnheit..... 163
Das bekomme ich schon hin!..... 164
Eine Frage des Vertrauens..... 166
Bosch und keine Patente..... 168
Die Zeit fährt Auto..... 171
Autokino mit Beate..... 172
Der Stau..... 174
Sprachregelungen..... 175
Die erste Autotour..... 177
So schnell wie möglich..... 178
Porsche – nicht nur ein Auto..... 179
Wie der Motor zu seinem Namen kam..... 181
Ein Rolls für einen König..... 182
Kleine Panne..... 183
Wie um alles in der Welt...? 184
Daimler – ein Name für das Auto..... 185
Erzieherische Maßname..... 187
Peters Käfer..... 188
Dicht und undicht..... 190
Der Schutzengel..... 191
Autos und Anekdoten..... 192
Die Polizei im Wandel der Zeiten..... 195
Glomnitzer läuft Weltrekord..... 197
Auge um Auge..... 199
Wenn Sie versuchen wollen... 200
James Hundertachtzig und die Beerdigung..... 200
Autoprobleme der Zukunft..... 202
Die Sache mit der Interbel..... 204

Kunibert staunt..... 205
Von der Pistole zum Auto..... 206
Das Mondauto..... 208
Barry und die neunzig PS..... 209
Die Dreckskarre..... 212
Fusselbecks Auto..... 213
Da liegst du nun... 215
Die Rache des Kundendienstberaters..... 216
Vom Blitzkarren zur Isabella..... 217
Der Angeber..... 220
Nobody is perfect!..... 222
Chinesischer Autounfall..... 224
Fusselbeck und seine Düsenschuhe..... 225
Wenn Autos sterben..... 227
Letzte Fahrt..... 229

Man darf die Motorisierung
nicht nur negativ sehen.
Sie hat auch positive Seiten.
Denken Sie nur an den Rückgang
der Pferdediebstähle.

Gary Cooper

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die erste Überlandfahrt – mit Hutnadel und Strumpfband

Nach vielem Ärger und polizeilichen Verboten mit dem ersten öffentlich in Erscheinung getretenen, durch Verbrennungsmotoren angetriebenen Automobil der Welt, schiebt Carl Benz das dritte Modell des von ihm gebauten Fahrzeuges in einen Schuppen, um es so schnell nicht wieder anzufassen.

Er hat mit seinen stationären Gasmotoren genug am Halse. Seine Frau und die beiden Söhne, 15 und 13 Jahre alt, sind da anderer Meinung.

Die Jungen kennen jede Schraube an dem Wagen und sind schon oft mitgefahren. Eines Tages im Morgengrauen, während der Vater noch schläft, schieben Mutter und Kinder leise und heimlich dem „Selbstbeweglichen" aus dem Stall.

Eugen auf dem Fahrersitz, die Mutter daneben und der kleine Richard von auf dem Kindersitz. Das Ziel ist Pforzheim. 120 Kilometer weit entfernt, wo Berta Benz' Mutter wohnt. die Straße nach Heidelberg ist eben und der Wagen rollte störungsfrei dahin. Nach knapp einer Stunde ist man schon in Heidelberg.

Vor Wiesloch aber beginnt die Straße zu steigen und das in einem Maß, dem weder der kleine 2/3-PS-Motor und auch die Antriebskette nicht gewachsen ist.

Der kleine Richard muß ans Steuer, Frau Berta und Sohn Eugen schieben von hinten.

Als endlich die Steigung überwunden ist, beginnt die Gefällstrecke. Die Bremsen quietschen und qualmen, und der dünne Lederbelag verwandelt sich in kürzester Zeit in schwärzliche Kohle. Doch der Schuster des nächsten Dorfes kann mit kernigem Leder aushelfen.
Aber die Weiterfahrt verlangt zusätzlichen Treibstoff, der beim Apotheker in Wiesloch gekauft wird, der aber nur einen Vorrat von drei Litern hat.

In Bruchsal möchte der Apotheker den Benzinkutschern gerne zehn Liter verkaufen, doch es würde zehn Tage dauern, bis es geliefert ist.

Mit gelegentlichen und besorgten Blicken in den Tank, setzt man die Fahrt fort und noch größere Sorgen als das Benzin macht das Kühlwasser, das alle zwanzig Kilometer erneuert werden muß. Hier helfen Dorfbrunnen und Wirtschaften aus. Gleich hinter Bruchsal reißt die Kette. Jetzt zeigen die beiden Söhne, was sie vom Vater gelernt haben. In einer Dorfschmiede reparieren sie unter den anerkennenden Blicken des Schmiedes die Kette.

Wenige Kilometer später opfert die Mutter Ihre Hutnadel, um eine verstopfte Benzinleitung zu reparieren und noch später ein Strumpfband, um ein durchgescheuertes Zündkabel zu isolieren.

Auf den Steigungen der Schwarzwaldstraße wird geschoben und in den Gefällstrecken hängen Berta und Eugen Benz hinten am Wagen.

Bevor der Abend in die Nacht übergeht, stehen sie auf dem letzten Berg und haben nur noch die steil abfallende Straße nach Pforzheim vor sich.

Alles auf eine Karte setzend, sausen sie in der Dunkelheit zu Tal und ruinieren dabei die Bremsen endgültig. Menschen laufen zusammen und begleiten sie bis vor das Gasthaus „Zur Post".

Ein Telegramm meldet Carl Benz die gelungene erste Überlandfahrt mit einem Automobil.

Wenn wir heute an einem Tag Hunderte von Kilometern fahren, sollten wir eines nicht vergessen: Es waren eine Frau und zwei Kinder, die das Abenteuer einer Überlandfahrt mit dem damaligen Vehikel – aus dem einmal unser Auto werden sollte – wagten.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Aufhänger

Frau Doktor Hippenkötter, eine ältere, elegante, charmante und nicht ganz unvermögende Dame, hat sich vor kurzer Zeit bei Murks & Prächtig ein neues Auto gekauft.

Von diesem Zeitpunkt an galt Frau Doktor Hippenkötter, was den Verbrauch ihres Autos und die nervliche Beschaffenheit der bei Murks und Prächtig Beschäftigten anging, als ganz großer Weichmacher und das kam so:

„Meister Murks, mein Auto braucht aber wirklich mehr als zwanzig Liter auf hundert Kilometer!"

Meister Murks stöhnt schmerzlich. „Liebe Frau Doktor Hippenkötter", sagt er, „wir haben Ihren Wagen von vorn bis hinten untersucht, nicht einmal die Klappe vom Handschuh-kasten haben wir außer Acht gelassen und wir haben nichts feststellen können! Wir haben den Motor ausgelitert und duchgemessen und nichts finden können."

Frau Doktor Hippenkötter ist für einen Augenblick verwirrt, aber nur für einen Augenblick!

„Aber er braucht tatsächlich mehr als zwanzig Liter!" sagt sie dann.

Es ist erstaunlich, wie hartnäckig manchmal Akademiker sein können.

„Es gibt nur noch eine Möglichkeit", erklärt der Meister und Frau Doktor ist damit ein-verstanden.

Einige Tage später erscheinen vom Werk der Kundendienstingenieur und Frau Doktor Hippenkötter bei Murks & Prächtig, um den übermäßigen Durst des Autos ebenso über-geordnet wie qualifiziert zu untersuchen.

Meister Murks erklärt, was man bisher unternommen habe, und der Kundendienst-ingenieur erklärt dass ihm so etwas auch noch nicht untergekommen wäre.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Am besten wird es sein", meinte der Mensch vom Werk schließlich entschlossen, „wenn wir mal eine Probefahrt machen.
Bereitwillig setzte sich Frau Dr. Hippenkötter auf den Beifahrersitz.

„Nein, nein", sagt der Ingenieur, „ich möchte gerne, dass Sie den Wagen selber fahren!"

Da setzt sich Frau Doktor Hippenkötter auf den Fahrersitz, zieht den Choke bis zum Anschlag heraus und sagt unternehmungslustig, nachdem sie das elegante Handtäschchen daran aufgehängt hat: „Na, dann wollen wir mal, ich bin ja gespannt, was Sie feststellen werden…!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Kraftfahrzeugsteuer wird erfunden

1893 erscheinen die ersten Polizeivorschriften, welche das Kraftfahrzeug betreffen: „Angesichts des Umfangs, den der Verkehr mit mechanischen Fahrzeugen angenommen hat", bestimmt eine Vorschrift des Polizeipräfekten von Groß-Paris, „wird die Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Stadt auf zwölf Kilometer in der Stunde begrenzt. Jedes Jahrzeug hat zwei voneinander unabhängige Bremsen zu führen".
„Wenn das so weitergeht" regen sich die Zeitungen jener Zeit auf, werden wir eines Tages noch eine Nummer an unseren Fahrzeugen führen müssen!"

L'Echo de Paris veranstaltet 1897 das erste Championat des Chaufeuses, und bei den großen Militärmanövern sieht man unter dem Kommando des Generals Negrier die erste mobilisierte Einheit.

1898 ist nicht nur das Jahr der ersten Automobilausstellung anlässlich der alljährlichen Gartenbauausstellung in den Gärten der Tuillerien; es ist auch das Jahr des ersten internationalen Automobilrennens Paris-Amsterdam-Paris in der Geschichte der Kraftfahrzeuge.

Für den allzeit aufmerksamen Fiskus ist es auch das Jahr des ersten Kraftfahrzeugsteuergesetzes.

Genau eine Woche nach Inkrafttreten des Gesetzes versammeln sich die Teilnehmer des Rennens in Champigny am Start, als plötzlich ein Beauftragter des Polizeipräfekten von Groß-Paris erscheint.

Er beanstandet, dass keines der Fahrzeuge mit einem Nummernschild versehen ist und verlangt die seit einer Woche vorgeschriebene amtliche Zulassung zu sehen – keiner ist Besitzer eines solchen Dokumentes.

Der Start wird daraufhin verboten und der Beamte ruft einen Zug eines Husarenregimentes zu Hilfe und lässt sicherheitshalber zwei Maschinengewehre in Stellung bringen.

Es gibt ein fürchterliches Durcheinander und während das Rennkommitee lautstark mit dem Beamten des Polizeipräfekten und dem Rittmeister der Husaren diskutiert, hat jemand eine Idee.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Nur fünfhundert Meter weiter auf der Straße nach Villiers sur Marne liegt die Grenze zum Department Seine-et-Oise, dort endet die Macht des Polizeipräfekten von Groß-Paris. Unbemerkt werden die Fahrzeuge über die Grenze geschoben und sammeln sich im Zentrum von Villiers zum neuen Start. Dabei stellt man betroffen fest, dass man die beiden Benzinfässer, aus denen die Fahrzeuge auf der Strecke betankt werden sollten, bei den Husaren vergessen hat.

Mit einem Pferdefuhrwerk, das kein Nummernschild benötigt, fährt man nach Champigny zurück und, nachdem der Treibstoff nun endlich auch am Start ist, kann man schließlich das Rennen starten, das ein großer Erfolg für Frankreich und für die weitere Entwicklung des Automobils in der ganzen Welt werden soll.

Im Auto über Land

An besonders schönen Tagen
ist der Himmel sozusagen
wie aus blauem Porzellan.
Und die Federwolken gleich
weißen, zart getuschten Zeichen,
wie wir sie auf Schalen sahn.
Alle Welt fühlt sich gehoben,
blinzelt glücklich schräg nach oben
und bewundert die Natur.
Vater ruft, direkt verwegen:
„'n Wetter, glatt zum Eierlegen!"
(Na, er renommiert wohl nur).
Und er steuert ohne Fehler
über Hügel und durch Täler.
Tante Paula wird es schlecht.
Doch die übrige Verwandtschaft
blickt begeistert in die Landschaft.
Und der Landschaft ist es recht.
Um den Kopf weht eine Brise
von besonnter Luft und Wiese,
dividiert durch viel Benzin.
Onkel Theobald berichtet,
was er alles sieht und sichtet.
Doch man sieht's auch ohne ihn.
Den Gesang nach Kräften pflegend
und sich rhythmisch fortbewegend
strömt die Menschheit durchs Revier.
Immer rascher jagt der Wagen.
Und wir hören Vater sagen:
„Dauernd Wald und nirgends Bier".
Aber schließlich hilft sein Suchen.
Er kriegt Bier, wir kriegen Kuchen.
Und das Auto ruht sich aus.
Tante schimpft auf die Gehälter.
Und allmählich wird es kälter.
Und dann fahren wir nach Haus.

– Erich Kästner –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Hörnchen

Eigentlich hieß er ja Herr Dipl.-Ing. Horn, aber bei uns hieß er Hörnchen, denn er war der Klassenlehrer unserer Berufsschulklasse.

„Wenn ich mal zum Friedhof getragen werde", hatte er immer gesagt, „da könnt ihr hinter meinem Sarg hergehen und sagen, da habe ich auch meinen Nagel reingeschlagen!" Er wurde inzwischen zum Friedhof getragen und keiner aus unserer ehemaligen Klasse ist hinter seinem Sarg hergegangen; keiner hatte Zeit – ich habe es erst später erfahren. Vielleicht sitzen Sie jetzt da oben, Hörnchen, denn ich möchte Sie weiter so nennen – verdanke ich es doch nicht zuletzt Ihnen, dass ich Kfz.-Mechaniker wurde, und sehen lächelnd zu, wie die Zeilen dieses Artikels aus der Schreibmaschine wachsen.

Es war der theoretische Teil der Gesellenprüfung. „Die Formel für den Inhalt des Verbrennungsraumes?!" flüsterte mein Nachbar mir zu
Ich flüsterte zurück, aber erschien nicht nur mit Dummheit, sondern auch mit Schwerhörigkeit geschlagen. Also schob ich ihm meine fertige Arbeit zu, damit er sie abschreiben konnte.

Und dann kamen Sie – Hörnchen.

„Sie scheinen fertig zu sein, Schrön, darf ich bitte Ihre Arbeit haben!"

Sie durften Sie haben, aber nicht von mir.

Wir flogen beide aus der Prüfung und ich war tagelang im Zweifel, ob ich nun Kfz.-Mechaniker war oder nicht. Dann musste ich zu meinem Chef kommen, der war nicht nur Meister und Obermeister, er war auch noch Innungsmeister. Damals war es noch so, dass man, wenn man vor einer solchen Persönlichkeit stand, voller Hochachtung das Bedürfnis verspürte, eine Toilette aufzusuchen.

Die Respektpersonen damals waren eben noch Persönlichkeiten, bei denen Respekt selbstverständlich war und nicht infrage gestellt wurde.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die Respektperson ließ mich erst einmal wortlos vor ihrem Schreibtisch warten. Da stand ich nun, ich armer Sünder, und hatte doch nichts weiter getan, als einem guten Kumpel aus einer Verlegenheit zu helfen.

„Ich habe dich im Laufe der Jahre mit Aufmerksamkeit beobachtet, mein Junge", sagte der Herr Innungsmeister, von dem nun mein Wohl und Wehe abhing, „und dabei erkannt, dass du eigentlich ein aufrechter Mensch bist."

Er ging noch weiter auf das Thema ein und ich zitterte auf das Ende der Rede, denn immerhin wollte ich wissen, ob ich die Prüfung bestanden hatte oder nicht.

„Daß du einem Kollegen geholfen hast, das ehrt dich", sagte er endlich, „aber dass du einen alten Oberstudienrat für so dämlich gehalten hast, dass er nicht merkt, wenn er bemogelt wird, das hätte ich nicht von dir gedacht". Wir waren unter uns, und der Herr Innungsmeister nahm kein Blatt vor den Mund. Er sagte mir einiges, was ich später und auch heute noch für das Leben verwenden konnte.

„Was wir hier besprochen haben, bleibt natürlich unter uns, mein Junge", sagte der Herr Innungsmeister, „und was den Herrn Oberstudienrat Diplom-Ingenieur Horn angeht, da würde ich dir raten, ihn nicht mehr auf den Vorfall anzusprechen, da er dich sonst offiziell aus der Prüfung werfen müsste…" Damit schob er mich aus seinem Büro.

Ich habe meinen Gesellenbrief erhalten und wenn ich ihn mir heute ansehe, dann sehe ich bei den Unterschriften neben der Prüfungskommission auch den Namen Horn.

Hörnchen, vielleicht habe ich auch den besagten Nagel in Ihren Sarg geschlagen und ich bin nicht hinter Ihnen hergegangen, als man Sie zu Grabe trug, aber ich werde Sie nie vergessen, denn Sie haben mir gezeigt, was man als Kfz.-Mechaniker werden kann.

Hörnchen, was Sie an mir getan haben, das habe ich an meinen Kindern getan – in Ihrem Sinne…!

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Graf & Stift Phaeton

Die drei Brüder Carl, Heinrich und Franz Graf taten sich 1897 mit Josef Hans Stift zusammen, um ein Automobil zu bauen.

So entstand der große Graf & Stift Phaeton, mit einem Vier-Zylinder-Motor und den ersten Vorderradantrieb der Welt, als erstes in Österreich hergestelltes Auto.

Es war leider auch das Auto, das eine maßgebliche Rolle in der Tragödie des Beginns des ersten Weltkriegs spielen sollte.

Der Graf & Stift Phaeton war der Wagen, der von Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand bevorzugt benutzt wurde, als er Bosnien besuchte.

Er benutzte dieses Auto auch am 28. Juni 1914, als er in Sarajewo von Gavrilo Princip erschossen wurde wurde. Diese Tragödie diente als Vorwand für den ersten Weltkrieg. Das Fahrzeug war in den folgenden zwölf Jahren im Besitz von fünfzehn verschiedenen Privatpersonen und in dieser Zeit in sechs schwere Unfälle verwickelt, die dreizehn Menschenleben forderten.

Nach dem letzten Unfall 1926 in Rumänien, wurde das Auto endgültig aus dem Verkehr gezogen und fand einen historischen Platz im Wiener Museum für Kriegsgeschichte, wo es heute noch zu sehen ist.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

My car is my castle

Gestatten Sie, ich bin der perfekte Automobilist!

So kenne ich zum Beispiel auf den Strecken Zürich-Rom, Paris-Bacelona und Salzburg-Monte Carlo keine Pausen außer Tankpausen

Natürlich lebt der Mensch nicht vom Tacho allein, er muß auch einmal schlafen.

Aber weshalb soll ich wegen dieser belanglosen Notdurft extra aussteigen? Dafür habe ich doch meine atmungsaktiven, seidenweichen Liegesitze und wegen der unabdinglichen Mahlzeiten halte ich mein Auto auch nicht mehr an.

Es gibt da doch diese praktischen Autofahrer-Fertigmahlzeiten, die sich von selbst erhitzen und sehr nahrhaft sind.

Für die Getränke zur warmen Jahreszeit habe ich mir extra eine Kühlbox einbauen lassen, und für die kühlere Jahreszeit ist eine Warmhaltebox am Heizungssystem angeschlossen. Natürlich möchte man, wenn man wieder zu Hause im Kreise der Bekannten ist, auch belegen, dass man tatsächlich da und dort gewesen ist.

Früher machte ich so etwas ja noch auf die Primitive, also aussteigen, fotografieren, einsteigen und weiterfahren. Heute habe ich aber schon eine Spiegelreflex-Autokamera, damit kann ich selbst bei Höchstgeschwindigkeit charakteristische Sehenswürdigkeiten für alle Zeiten verewigen.

Sie meinen, das sei kein Leben?

Glauben Sie bloß nicht, dass mein Familienleben darunter leiden würde.
Unser erster Sohn wurde bei Kilometerstand 94538 in der Nähe von Athen geboren und bei 99627 in der Nähe von Rom, getauft. Für die Feierlichkeiten in der Familie fanden wir einen Reisebus und wickelten die Angelegenheit zwischen Salzburg und Sankt Wolfgang ab.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Sie sehen also, das Auto ist mein Heim!

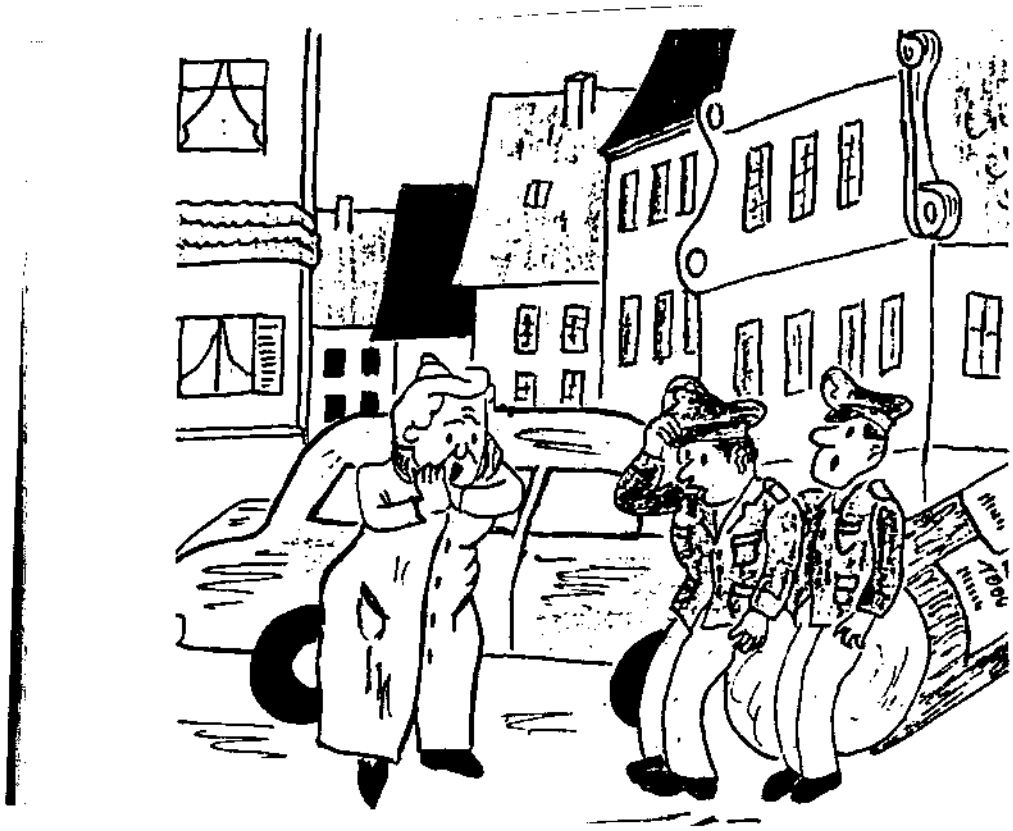
Diesen Beitrag habe ich auf Band diktiert, es war zwischen Würzburg und Köln, und in den nächsten Autofahrer-Briefkasten geworfen.

Das Honorar werde ich mir am Autoschalter meiner Bank abholen. Weshalb sollte ich also noch aussteigen?

Gar nichts damit zu tun...

Oma Bichler hat fürchterlich viel einzukaufen und da Opa Bichler gerade seinen Mittagsschlaf etwas ausdehnte und sie ihn nicht wecken wollte, nahm sie das Auto und fuhr los. An der Ecke Peterstraße, Möllhoffallee zog sie den Wagen zu weit nach links, worauf eine Litfasssäule umfiel, die schon immer etwas wackelig gestanden hatte.

„Also erstensmal", erklärte Oma Bichler der allzeit gegenwärtigen Polizei, „gehört das Auto meinem Mann und die Litfaßsäule gehört mir auch nicht und zweitensmal habe ich gar keinen Führerschein; somit habe ich mit der ganzen Angelegenheit gar nichts zu tun und bin völlig unbeteiligt".



SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Kleiner Irrtum

Meisengeier kehrt zunächst frohgemut zu der Parklücke zurück, in der er vor zwei Stunden seinen Wagen abgestellt hat und bleibt erschüttert vor dem stark verbeulten Kotflügel stehen.

„Für so etwas sollte man die Todesstrafe wieder einführen", tobt Meisengeier und tanzt, wie weiland Rumpelstilzchen um das Feuer, um sein Auto herum.

Als Meisengeier sich abgerumpelt hat, naht vorsichtig ein älterer Herr im Rentenalter und sagt: „Das hat vielleicht gedonnert, als der in Ihren Wagen hineingeknallt ist!"

„Haben Sie den Kerl denn gesehen?" will Meisengeier wissen. Er fragt, ob der Kontrahent vielleicht einen Bert getragen habe oder eine Blinddarmnarbe, ein Kennzeichen, mit dem man ihn identifizieren könnte.

„Eine Menge Leute haben das gesehen", meint der ältere Herr im Rentenalter, „Sie glauben ja gar nicht, wie viele Leute hier waren, die alles gesehen haben!"

„Hat sich wenigstens jemand das Kennzeichen des anderen Autos aufgeschrieben?", will Meisengeier wissen, „dann kann man den Kerl doch vor Gericht bringen!"

„Das nicht gerade"!, erklärt der ältere Herr, „aber der Herr, der Ihnen in den Wagen gefahren ist, hat Ihnen doch seine Adresse aufgeschrieben und unter den Scheiben-wischer geklemmt".

Meisengeier zieht den Zettel unter dem Scheibenwischer hervor.

„Bitte entschuldigen Sie", steht da geschrieben, „aber ich musste diese Zeilen schreiben, damit die vielen Zuschauer glauben, Ich würde Ihnen meine Adresse unter den Scheibenwischer klemmen…"

Die Anfänger

Der junge Grünbier hat seinen Führerschein gemacht und lädt am späten Nachmittag seine Freundin zu einer Nachtfahrt ein – natürlich soll es nicht dabei bleiben.

„Und ich hatte gedacht", sagt die junge Dame enttäuscht, als Grünbier den Wagen endlich wieder startet, „das Schild Anfänger an der Rückscheibe würde sich nur auf deine Fahrküste beziehen!"

„Und was machen Sie", fragt der Prüfer die süße Susi, „wenn Sie nach drei Kilometern Fahrt feststellen, dass Sie gar keinen Zündschlüssel dabei haben?

„Dann steige ich sofort aus", meint Susi, „und sehe nach, wer mich so lange geschoben hat!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Anlasser und die Autofahrerinnen

Bis etwa 1910 war Autofahren beinahe ausnahmslos reine Männersache. Allein für das Anwerfen des Motors wurden Kräfte benötigt, die die Damen in der Regel überforderten. Die Tätigkeit an der Kurbel erforderte darüber hinaus auch noch eine gewichtige Portion Erfahrung. Selbst erfahrene Automobilisten verletzten sich oft die Finger, Hände und Unterarme, wenn die Kurbel unversehens zurückschlug.

Byron Carter, ein Freund des Chefs der Cadillac-Werke, musste diese Arbeit sogar mit seinem Leben bezahlen, als er einer der wenigen Auto fahrenden Damen in Detroit half, den Wagen anzukurbeln. Der Motor sprang zwar sofort an, aber die Dame hatte vergessen, den Gang herauszunehmen und so setzte sich das Fahrzeug sofort in Bewegung, überfuhr den galanten Helfer und verletzte ihn dabei so schwer, dass er an den erlittenen Verletzungen kurz darauf starb. Der Cadillac-Boss, Henry M. Leland, der Zeuge dieses Unfalls wurde, beauftragte daraufhin einen Charles Kettering, der in Ohio schon länger mit einem elektrischen Anlasser experimentierte, ein solches Zubehör für seine Fahrzeuge zu entwickeln.

Noch im gleichen Jahr kann das Vorhaben zur Serienreife entwickelt werden, doch da die Modelle für 1911 bereits entwickelt sind und nicht mehr nachgerüstet werden können, werden erst die Cadillac-Fahrzeuge des Jahrgangs 1912 mit einem serienmäßigen elektrischen Anlasser angeboten.

In nur wenigen Monaten setzt sich dieses Aggregat in der ganzen Welt durch und wenn in der Folgezeit allein in den USA zwanzig Millionen Frauen den Führerschein erwerben, dann ist das vor allem der Entwicklungsarbeit von Charles Kettering aus Dayton in Ohio zu verdanken.

Vielleicht ist das ein Anlaß für die Damen, die heute am Steuer sitzend, lässig den Zündschlüssel herumdrehend, den Motor starten und dann stolz davonfahren, dieses Mannes zu gedenken, der das Auto nicht nur zur Männersache machte.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Elli Pirelli

Natürlich hat jeder Kunde einer Autoreparaturwerkstatt besonderen Anspruch auf qualifizierten Service, selbst, wenn er das Wort nicht richtig aussprechen kann.

Darüber hinaus hat jeder Kunde besonderen Anspruch auf besonderes Entgegenkommen der Werkstatt und des Kundendienstberaters. Das besondere Entgegenkommen hat zwar seine Grenzen; aber als Besitzer eines Autos im Wert von etwa zwanzigtausend Mark hat der Kunde auch etwas zu sagen.

Er sagt zu Beispiel: „Immer wenn es naß und kühl wird, wenn ich also meinen Ischias und mein Reißen im linken Ohr bekomme, dann habe ich hinten rechts ein leises Quietschen – das darf doch eigentlich bei einem so teuren Auto nicht sein!"

Nein, das darf auch nicht sein und ist auch nicht so, wie man bei einer Probefahrt mit dem schnellen und zuverlässigen Opel feststellt.

„Ja, aber auf Waldwegen…", meint der Kunde.

„Was machen Sie denn bei Regen und Kälte mit Ischias und Reißen im linken Ohr im Wald?" staunt der Kundendienstberater.

Der Kunde meint, dass das doch wohl seine Angelegenheit wäre, und er hat Recht. Genau für zwanzigtausend Mark hat er Recht!

Damit steht einer Probefahrt in den ostfriesischen Forsten nichts mehr im Wege.

Man ist gerade mittendrin in der Probefahrt, denn wer weiß, wann es mal wieder kalt und naß wird, da tritt plötzlich Elli aus dem Gebüsch.

Elli ist ein Prachtexemplar der ostfriesischen Milchwirtschaft. Sie schreitet gemächlich vor dem heranjagenden Auto einher, das unser Kundendienstberater ebenso brutal wie sachkundig abbremst.

Nichts rutscht so gut wie Autoreifen auf Tannennadeln und nassem Laub. Der rechte Kotflügel des guten Opel streift Elli und der linke Kotflügel eine ostfriesische Kiefer und alle Beteiligten sind gleichermaßen beeindruckt, was man bei einem so teuren Auto gar nicht erwartet hätte.

Auch Elli liegt kläglich muhend am Wegesrand, worauf Harms aus dem ostfriesischen Unterholz bricht. Er hilft Elli selbstlos auf und nennt den Kundendienstberater einen Gehirnamputierten.

Elli hinkt und der Kundendienstberater soll Ersatz leisten. Hundert Mark schätzt Harms sachkundig und schnell.

Elli hinkt zwar nur, aber Elli ist nicht irgendeine Elli, sie kommt aus der berühmten Pirellizucht in Montana, und ist nun als Elli Pirelli die schnellste Kuh Ostfrieslands gewesen.

Es folgt eine vornehm geführte Diskussion zwischen Harms und dem Kundendienstberater, in deren Verlauf dieser bemerkt, dass Elli schon vor dem Unfall gehinkt hätte. Daraufhin tritt Harms der Elli kraftvoll in das Hinterteil und schimpft: „Nachher sollst du doch erst hinken, du dämliche Kuh – immer erst nachher!"

Abschließend bleibt noch zu bemerken, dass der Kundendienstberater hundert Mark gespart und einen Kunden so gut wie selten unterhalten hat.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Saufbrüder

Der ebenso junge wie unbekannte Bühnendarsteller fährt nach der Premierenfeier des Stadttheaters in Schlangenlinien nach Hause und wird dabei von einem Polizisten angehalten.

„Mann, Sie sind ja betrunken!" empört sich der Beamte

„Da befinde ich mich in bester Gesellschaft, Herr Wachtmeister", lächelt der benebelte junge Mann. „Curd Jürgens, Frank Sinatra, Harald Juhncke, Orson Welles und Dean Martin haben noch viel mehr getrunken als ich!"

Der junge Polizist stürzt aufgeregt zu seinem Wagen und ruft über Funk die Zentrale: „Ich brauche dringend Verstärkung, hier sind eine Mengen Saufbrüder unterwegs!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Typisch...!

Der Schlitten hat soviel Licht vorne dran, dass es für dreimal Weihnachten und zweimal Sylvester reicht.

Über die durchgerosteten Stellen hat der noch junge Besitzer Rallyestreifen geklebt und das Heck wird von Aufklebern zusammengehalten. „VW 1200 TTS" und „Racing-Club" steht darauf. Das Wrack hat vor zwei Jahren bei 190000 km nicht nur den Geist seines Tachos aufgegeben, sondern auch noch einiges andere. Im Übrigen hätte es (das Wrack) vor sechs Monaten zum TÜV gemusst. Der Besitzer: 18 Jahre alt und „in", hat sein Auto selber getunt. Ihm kann die Werkstatt nichts vormachen. Im Kreise seiner Macker weist er stolz darauf hin, dass zwar 34 PS im „Schein" stehen, aber in Wirklichkeit hat er den Schlitten auf mindestens „echte 45 PS gejubelt".

„Der bringt noch reale 170 Sachen" erklärt er stolz den Mackern. Anerkennendes und sachverständig achtungsvolles Gemurmel. Im Übrigen fährt er viel schneller fünfzig als die „Opas" und die „Penner" – da kennt er nichts. Die Straße ist zum Überholen und die Kurven sind zum Schneiden da. Nur wenn die „Braut" mit im Schlitten sitzt, da fährt er beinahe wie ein Penner, dann trägt er ja auch Verantwortung oder wie man sonst so sagt.

Aber sonst geht es rund mit der Paula!

Sorgen macht die Karre allerdings. Sie säuft und frisst. Säuft fast zwanzig Liter Benzin und frisst Öl.

Wenn es am Ersten „Münze" gibt, dann fährt er mal zu den „Heinis vom Dienst". Die sollen mal Test und Diagnose Machen.

Machen die auch. Und Rechnung machen die auch, da geht fast die ganze Münze drauf!

Und lahm ist der Schlitten geworden, so etwas von lahm gibt es gar nicht!
Ein ganzer Nachmittag ging dafür drauf, den Schlitten wieder „heiß" zu machen - und deswegen war dann auch noch die Braut so sauer!"

Keine Ahnung haben die vom Dienst! Keine Ahnung! Denen wird er demnächst einmal Bescheid stoßen.

Nehmen einem die Münze ab und dann ist nichts. Typisch, diese Opas und Penner; ist doch immer dasselbe. Außerdem säuft der Schlitten wieder und fressen tut er auch noch.

Was die die ihm noch alles auf die Rechnung geschrieben haben: Motor, Vorderachse, Lenkung, Bremsen, Stoßdämpfer – und wasweißichnichtnoch alles – müsste demnächst erneuert werden. Pingelig sind die!

Der Schlitten ist ja noch fast neu. Nur fressen tut er wieder. Zwanzig Liter, aber denen wird er die Meinung sagen – Tut er auch.

Wissen Sie, was die ihm gesagt haben?

„Wer D-Zug fährt, muß Zuschlag zahlen!"

Typisch!!!

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Oma Bichler und die Schaltung

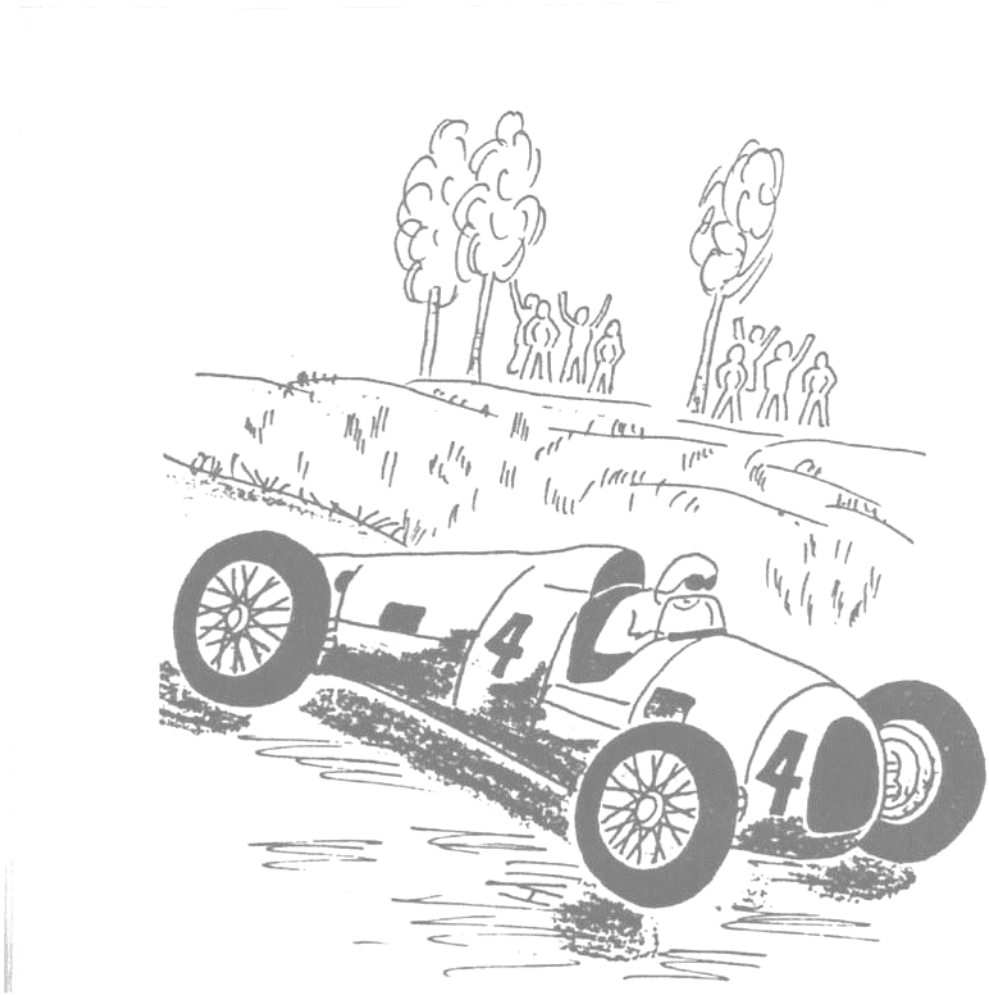
Erst hat Oma Bichler dem Lieblingsenkel Geld für den Führerschein gegeben, dann musste sie einsehen, dass der Führerschein ja noch kein Auto ist.

Also machte sie sich noch einmal auf den schweren Weg zur Bank, um dort einen Zuschuß zum Preis des gut erhaltenen Gebrauchten abzuholen.

Nun aber fährt sie endlich stolz mit dem jungen Mann spazieren. Der schaltet auch sorgfältig rauf und runter, damit die Oma sieht, dass das Geld gut angelegt ist.

Schließlich aber wird es der Oma zuviel und sie sagt: „Behalte du mal beide Hände am Lenkrad, das Benzin kann ich auch umrühren!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001



Die spannendsten Rennen der Welt

Rennwagen waren für die Automobilhersteller schon immer eine Möglichkeit, ein Fabrikat bekannt zu machen und auf dem Markt durchzusetzen.

Wir wollen uns hier nur auf wenige Namen beschränken, auch wenn wir wissen, dass wir damit unvollständige Information betreiben, aber dieses kleine Buch soll nicht allein Wirtschaftskraft und Technik komplett herausstellen, sondern vor allem, was der Mensch aus dem Auto und das Auto aus dem Menschen gemacht hat.

In den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts waren es in Europa vor allem Namen wie Alfa Romeo, Auto Union, Bugatti, Maseratti und Mercedes.

Die Männer hinter dem Steuer dieser Traumfahrzeuge waren Nuvolari, Ascari, Caracciola, Fangio, Rosemayer, Stuck usw. usw.

Das waren Männer, die mit dem Auto und für das Auto lebten und es zu dem machten, was es uns heute bedeutet. Mit den Technikern schoben jene Rennfahrer die technisch und menschliche Grenze des Möglichen mit jedem Rennen wieder ein Stück nach vorn.

Sie waren Enthusiasten, Begeisterte vielleicht sogar Besessene. Die Zeit der „Silberpfeile" war angebrochen und die Zeit der „Rennschlachten".

Nur wenige Begebenheiten sollen, hier in kurzen Rückblicken erhellt, den Geist jener Zeit noch einmal verdeutlichen. Caracciola ist schon ein berühmter Rennfahrer, als 1930 wegen der Wirtschaftskrise der Rennstall aufgelöst wird. Als Privatfahrer gewinnt er mit seinem Mercedes „SSK" die Mille Miglia, ehe er Werkstattfahrer bei Alfa Romeo wird. Beim Training zum Großen Preis von Monaco verunglückt er im April 1933 so schwer, dass er mit zersplitterten Hüften in Gips liegen muß. Schon 1934 fährt und siegt er wieder aus Mercedes – mit einem Hüftknochen, der nur noch im Fleisch seinen Halt findet, unter Höllenqualen.

Hans Stuck fährt 1934 auf der Monza-Bahn die ersten Proberunden mit einem neuen Auto-Union-Rennwagen, für den Porsche einen Sechzehnzylindermotor konstruiert hat. Der Motor ist in Ordnung, doch der Wagen ist hecklastig und rutscht in den Kurven weg. Stuck steigt aus und weigert sich, weiter sein Leben mit diesem Auto aufs Spiel zu setzen.

Schnell setzen die Konstrukteure eine neue Vorderachse ein, die, mit verlängerten Querlenkern, den Schwerpunkt des Wagens nach vorne verlagert.

Auf der Avus fährt er mit dem „Silberfisch" dann gleich drei absolute Weltrekorde: den Stundenrekord, den Zweihundert-Kilometer-Rekord und den Rekord über hundert Meilen.

Im gleichen Jahr fährt der erste „Silberpfeil" von Mercedes auf dem Nürburgring. Manfred von Brauchitsch am Steuer schlägt alle Konkurrenten.

Ab 1. Juli 1934 werden alle Rennveranstaltungen zu einem „Duell der Deutschen". Das Geschehen auf den Strecken wird von Mercedes und Auto-Union bestimmt. Die Internationale Elite wird zur Kulisse.

Caraciola gewinnt 1935 den großen Preis von Tripolis, das Eifelrennen, den großen Preis von Frankreich, die Europameisterschaft und den Weltrekord in Budapest.

Aber auch Caracciola soll seinen ebenbürtigen Gegner finden. Auch den jüngeren Lesern dürfte der Name Bernd Rosemeyer ein Begriff und den älteren Lesern unvergessen sein.

Er ist noch nicht lange Testfahrer bei NSU. Bei einem Grasbahnrennen in Oldenburg hat er die DKW-Mannschaft abgehängt und die gesamte Motorrad-Elite der Welt auf dem Hohensyburgrennen 1931 bei Dortmund.

Dem NSU-Chef stehen die Haare zu Berge, als er seinen neuen Werksfahrer im Training sieht. „Du fährst zu frech, mein Junge, aus dir wird erst ein richtiger Rennfahrer, wenn du mal ordentlich auf das Gesicht fliegst!"

Und Rosemayer fliegt. Stunden später bekommt NSU ein Telegramm: „Befehl ausgeführt, auf das Gesicht geflogen. Spucke Zähne. Fahre morgen Rekord."

Und Rosemayer fährt Rekord; einen seiner gebrochenen Zähne lässt er in den Siegespokal einschmelzen.

Als Auto-Union auf dem Nürburgring 1935 jungen Rennfahrern eine Chance gibt, ist Rosemayer natürlich dabei, fährt die schnellste Runde und bekommt seinen Vertrag.

Nach zwei Anläufen führt er die Auto Union beim Masaryk-Rennen in Brünn zum ersten großen Sieg.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

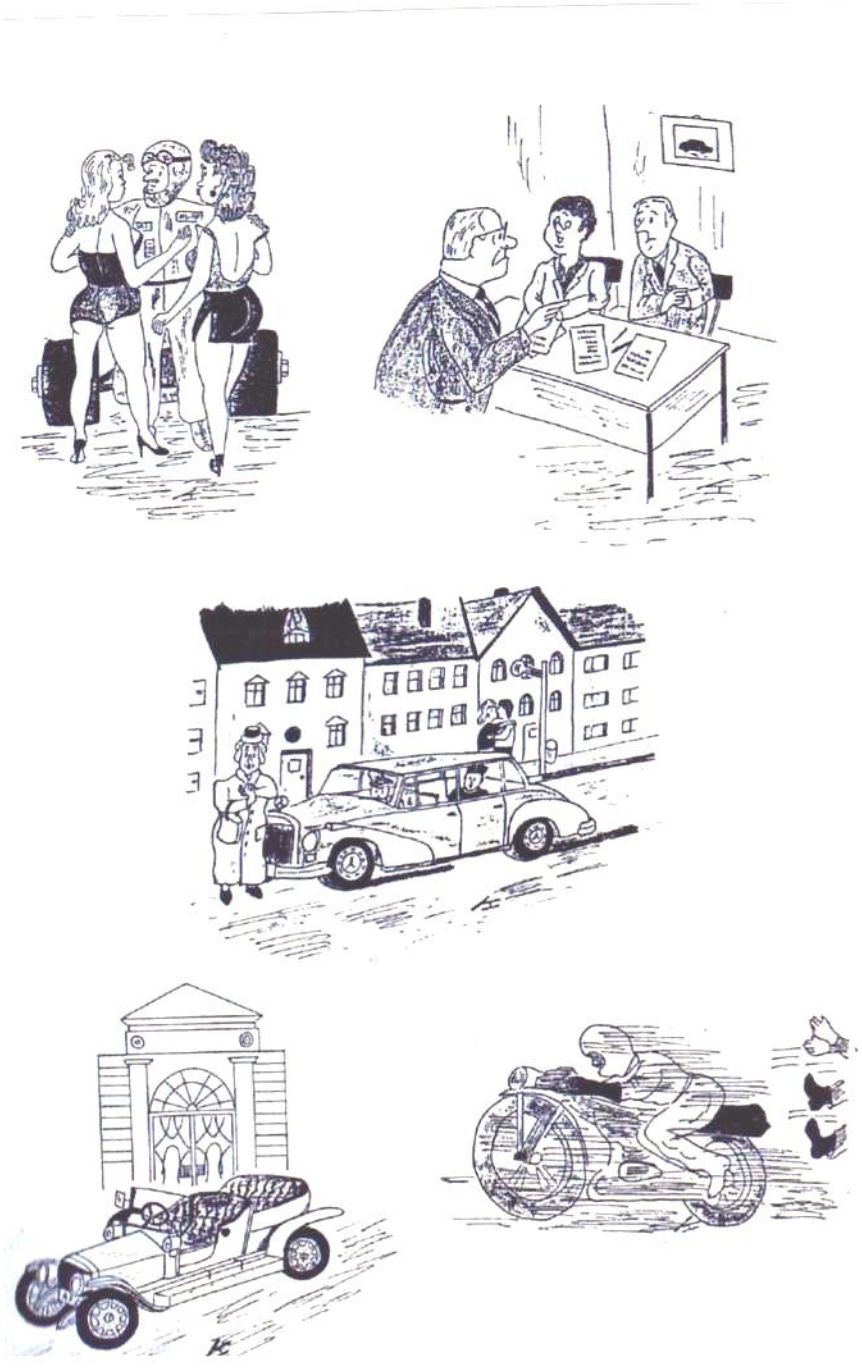
Bei einem Rekordversuch auf der Autobahn bei Frankfurt am 18. Januar1938 verunglückt Bernd Rosemayer tödlich. Die Zeitungen bringen Extrablätter heraus und der Rundfunk unterbricht sein Programm. Der Tod dieses hervorragenden Rennfahrers löst in ganz Europa tiefe Betroffenheit aus. Es wurde später und auch heute noch immer wieder die Frage gestellt, ob die Gefahren des Autorennsports mit den daraus resultierenden Fortschritten in der technischen Entwicklung zu rechtfertigen wären. Es hat im Verlaufe der Rennsportveranstaltungen immer wieder schwere Unfälle gegeben, und die Meinungen über Sinn und Unsinn dieser Sportart gehen weit auseinander.

Wer einmal die Atmosphäre am Rande einer Piste erlebt hat, erkennt, dass hier kaum die Gesetze von Sinn und Unsinn Gültigkeit haben. Unter solchen Umständen würden die Veranstalter kaum noch Zuschauer und Teilnehmer finden. Rennsportveranstaltungen sind und bleiben, und mit dieser Ansicht stehen wir nicht allein, Ausdruck einer besonderen Menschlichkeit, die sich mit der Herausforderung durch eine moderne und komplizierte Technik auseinandersetzt. Wo es Menschen und Autos gibt, wird immer der Mensch versuchen, die Technik auch im Grenzbereich zu beherrschen und es wird leider auch immer wieder geschehen, dass er sich dabei überschätzt.

Wenn auch nicht immer dem Fahrer, sind solche Unfälle oft weniger der Technik und mehr den Menschen anzulasten.

Millionen Menschen sitzen am Steuer
aber nicht ein einziger würde zugeben,
dass er ein schlechter Autofahrer ist.

- Niki Lauda –



SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Was es nicht alles gibt!

Eigentlich folgte der Kundendienstberater dem Kunden nur widerstrebend zum Fahrzeug. Der war nämlich dafür bekannt, dass er sich in der Werkstatt nur kostenlosen Rat holte, um dann die erforderlichen Instandsetzungen in seiner Garage mehr schlecht als recht selber zu machen.

Wortreich hatte der Kunde erklärt, dass er ein rätselhaftes Quietschen am Motor seines fahrbaren Untersatzes habe, das er sich nun wirklich nicht erklären könnte, zumal er doch sein Auto immer so sorgfältig pflegen würde.

Nur zögernd begab sich der Mann vom Kundendienst hinter das Steuer des betagten Autos und zog die Tür hinter sich zu, die auch nach weiteren fruchtlosen Versuchen nicht schloß.

„Augenblick", sagte der Besitzer, warf sich über den erschrockenen Fachmann und warf, eine Hand gegen den Türholm drückend, mit der anderen Hand die Tür mit einer Vehemenz zu, dass der ganze Wagen wild in der Federung zu schaukeln begann.

„Gewußt wie",. strahlte er voller Stolz den Verblüfften an, dem einfach die Worte fehlten. Dann erklärte er fachmännisch die Funktion des Zündschlosses, die sich nicht nur im Herumdrehen des Schlüssels erschöpfte; es mussten unter dem Armaturenbrett auch noch einige Kabel von Hand zusammengebracht werden.

Suchend tatstete der Kundendienstberater nach der Handbremse, die, weil durch einen sinnreiche Behelfskonstruktion ersetzt, längst nicht mehr vorhanden war.

Dann setzte sich das Vehikel endlich fauchend, spuckend und quietschend in Bewegung.

Unterwegs gewann der Fachmann trotz einschlägiger und umfangreicher Praxis völlig neue und überraschende Erkenntnisse über die sinn- und wirkungsvolle Vereinfachung einer komplizierten Automobilkonstruktion.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

So wurde zum Beispiel das Signalhorn ebenfalls durch das Zusammenbringen zweier blanker Kabelenden im Handverbund und der Schalter für die Fahrtrichtungsanzeige musste so lange mit der Hand festgehalten werden, bis man jenes, anscheinend sinnlos an der Lenksäule befestigte Gummiband als zuverlässige Arretierung verstand.

Der Motor nahm nur dann Gas an, wenn er vorher durch nachdrückliches und mehrmaliges Betätigen des Gaspedals dazu aufgefordert worden war.

Die wortreichen und stolzen Erklärungen des Besitzers ließen den Kundendienstberater aber schnell in die Geheimnisse der individuellen Bedienungsweise hineinfinden, und als er sich ebenfalls endlich durch die ungewöhnliche Fahrgeräuschkulisse hindurchgehört hatte, hörte er sogar das beanstandete Quietschen. Mit einer dem Zustand des Fahrzeuges angemessenen Vorsicht fuhr er das Vehikel zur Werkstatt zurück, stieg aufatmend aus, öffnete die Motorhaube, und schon war das Geräusch verschwunden, als wäre es nie dagewesen.

„Na, woran lag es denn?" fragte der Besitzer, sich bereits tatendurstig die Hände reibend.

„Das Vergasergestänge war trocken", knurrte der Kundendienstberater, „aber Sie brauchen es nicht zu schmieren, es genügt völlig, wenn Sie alle hundert Kilometer einmal draufspucken!"

Der wird sich wundern

Friedrich ist das neue Auto gestohlen worden und das meldet er umgehend der Polizei.

„Sie sind aber überraschend fröhlich", wundert sich die Polizei, als sie das Protokoll aufnimmt, „der Wagen hat doch sicher einen Haufen Geld gekostet!"

„Eben" meint Friedrich, „was glauben Sie, was der Dieb dumm gucken wird, wenn er merkt, dass er noch neunundfünfzig Raten bezahlen muß!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die Sache mit dem Nummernschild

„Natürlich habe ich diese Rückenschmerzen dauernd, Herr Doktor", jammerte Halberscheidt in der Praxis, „aber am schlimmsten sind sie, wenn ich so mache!"
Halberscheidt zeigt dem Arzt, wann die Schmerzen am schlimmsten sind. Er streckt den linken Arm nach unten und halb hinter den Rücken, während er den rechen Arm halb rückwärts nach oben streckt, dabei in den Knien leicht einknickt und den Kopf auf die linke Schulter legt.

„Und warum nehmen Sie diese unnormale Haltung ein?" will der gute Doktor verblüfft wissen.

„Anders komme ich doch nicht in den Mantel", erklärt Halberscheidt. Sein Arzt bittet ihn, sich einmal auszuziehen, damit er sich Halberscheidts Rücken gründlich ansehen kann. Nach endlosen und schmerzvollen Stöhnen steht Halberscheidt dann endlich, wie Gott ihn geschaffen hat, vor dem Doktor, der seinen Rücken ebenso gründlich wie eingehend untersucht und ihn dann bittet, sich wieder anzuziehen.

„Wissen Sie, mein lieber Herr Halberscheidt", sagt er, als der Patient sich wieder angezogen hat. „Sie sind fünfzig Jahre alt und Ihre Wirbelsäule ist ebenfalls fünfzig Jahre alt. Sie sind also beide nicht mehr neu und das macht sich bemerkbar! Allerdings würde es mich interessieren, warum Sie sich ein Autokennzeichen auf den Allerwertesten haben tätowieren lassen?"

„Das ist keine Tätowierung, Herr Doktor", reibt sich Halberscheidt den schmerzenden Rücken, „das ist passiert, als meine Frau das Auto in die Garage fahren sollte und ich gerade das Garagentor aufmachen wollte."

Am Anfang standen Pro und Contra

Der bedeutende französische Automobilpionier und Fachschriftsteller seiner Zeit, Baudry de Saunier, empfiehlt in seinen Publikationen: „Was die Hühner und Enten betrifft, so sollte der Automobilist auch vor einer Henne die Bremse ziehen. Gegen die Behörden, die immer die Stärkeren sind, empfiehlt sich eine stets nachgiebige Haltung."

Arnold Zechlin, als deutscher Journalist, gibt zu bedenken: „Wohl auf keinem anderen Gebiete der Technik steht man mit Staatsanwalt und Gefängnis in so inniger Berührung, wie auf dem Gebiet des Automobils."

In England, Frankreich, Italien und Deutschland diskutieren die Parlamentarier über die Gefährlichkeit des Automobils, erlassen immer neuere und schärfere Gesetze, welche immer rigorosere Strafen nach sich ziehen.

Monsieur Lepine, der im Volk populäre Polizeichef von Groß-Paris, weist die Polizei an, regelrechte Jagden auf schnellfahrende Automobile zu machen.

Unter der Führung der Begründerin des modernen Kabaretts, der berühmten Chansonette Yvette Guilbert, deren Charme und Einkommen nur von ihrer Hässlichkeit übertroffen werden, gründete sich eine Anti-Automobilisten Liga zum Schutze der Fußgänger.

Im Jahre 1902 schreibt die Allgemeine Automobilzeitung: „Man kann nicht gerade sagen, dass es ein Vergnügen ist, in Konstantinopel ein Auto zu besitzen. Die Behörden betrachten jeden Automobilisten als außerhalb der Gesetze stehend und behandeln ihn danach. Der Automobilist muß eine Steuer bis zu 1600 Piaster jährlich bezahlen, dafür wird er in ein Register eingetragen und erhält eine Nummer. Die gestattet der Polizei, stets eine erfolgreiche Jagd auf Automobilisten zu machen.

Ob der Lenker schnell oder langsam gefahren ist, ist vollkommen gleichgültig. Der Automobilist wird nicht vorgeladen, sondern nur verurteilt. Er erhält das Urteil zugestellt, ob er schuldig oder unschuldig ist, wird auf der Wache entkleidet, unter die Dusche gebracht und anthropometrisch gemessen.

„Diese Formalitäten werden aber nicht in einem abgesonderten Raum vorgenommen, sondern, sondern in Gegenwart des Abschaums der Menschheit, der jeden Morgen aus Stambul eingeliefert wird."

Aber das Automobil wird auch als medizinisches Heilmittel dieser Zeit gepriesen.

„Das Automobil ist ein idealer Schaukelstuhl", schreibt da ein Zeitgenosse. „Wenn Voltaire Chauffeur hätte sein können, würden wir vielleicht niemals seine Galle kennengelernt haben. In allen Fällen intellektueller Übermüdung wird das Automobil durch seine Erschütterungen, diese vollkommenste Art passiver Bewegung, zu einem medizinischen Mittel von hohem therapeutischen Wert. Es vertreibt die Muskelkrämpfe, fördert die Ausscheidungen der Organe und die Verdauung und dient als Regulator für die Blutzirkulation. Wir erreichen das Alter, das unsere Arterien uns geben. Da aber die Erschütterung die Verkalkung aufhält, sollte das Automobil zum Lieblingssport eines jeden Mannes über fünfzig Jahre werden."

Auch die Automobilunfälle jeder Zeit sollen überraschend glimpflich abgelaufen seien, wie La France Automobile schreibt: „81 Prozent aller Unfälle werden durch Pferdefuhrwerke verursacht und nur drei Prozent durch Automobile, und diese drei Prozent laufen etwa so ab: Bein einem Unfall mit einem mechanischen Wagen ist hingegen in vielen Fällen keine andere Gefahr vorhanden , als dass vier, nur Luft enthaltene Reifen auf den Kleidern weiße Spuren des Unfalls zurücklassen. Es ist schon vorgekommen, dass Leute, die sich zum Zwecke des Selbstmordes vor ein Automobil warfen, nichts anderes als ein Umwerfen des Fahrzeuges erreichten."

Wir hatten ja eingangs unseres kleinen Buches im Vorwort gelobt, eine gewisse Unparteilichkeit bei Pro und Contra zu wahren. Das fällt uns angesichts der letzte Zeilen etwas schwer, aber wir möchten uns dennoch jeglichen Kommentars enthalten.

Der Kaiser und das Auto

Kaiser Wilhelm II. hatte noch im Jahre 1902 eine tiefe Abneigung den „Stinkkarren" wie er das Auto nannte. Als er im Herbst 1902 jedoch vierspännig in der Nähe seines Schlosses spazieren fuhr, begegnete ihm ein Major von einer Berliner Trainabteilung mit einem alten Benz-Wagen.

Der Kaiser hielt an und befahl dem Major, mit ihm eine Wettfahrt zu wagen. Der Major ließ der Majestät anstandshalber einige hundert Meter Vorsprung, doch dann rauschte er stinkend und rasselnd an der Kutsche vorbei.

Der Kaiser befahl noch am selben Tage, dass man von Berlin aus den schnellsten Daimler-wagen, der aufzutreiben war, als Eilgut mit der Bahn abzusenden habe.

Später bestelle er noch drei weitere Mercedes und erlaubte 1905 dem „Deutschen Automobil-Club" sich in Zukunft „Kaiserlicher Automobilclub" zu nennen. 1910 besaß Wilhelm II. bereits 22 Kraftwagen für seinen persönlichen Bedarf.

Freddy's Irrtum

Kaum war Freddy's Erbtante im blühenden Alter von vierundneunzig Jahren gestorben, und kaum hatte der alte Notar Siebenstein Freddy das Vermögen übergeben, da erfüllte sich der flotte Freddy den Wunsch seines Lebens. Im Autohaus Murks & Prächtig erwarb er gegen Barzahlung einen feuerroten kleinen Sportwagen mit viel Chrom und noch mehr Pferdestärken und so vielen Scheinwerfern, wie Freddy nur mit Scheinen werfen konnte.

Anschließend feierte Freddy in der Samirabar mit vielen harten Drinks und noch viel mehr lockeren Mädchen eine rauschende Festnacht, weil ihm doch nun endlich das lang erwartete Erbe in die Hände gefallen war.

Kaum war er am anderen Morgen aus dem fremden Bett auf die Straße getreten, da ruhten seine Augen wohlgefällig auf dem rot- und chromblitzenden Sportwagen, dessen starker Motor jubilierte, als er Freddy zur Autobahn trug.

Auf der Autobahn angekommen, ließ der flotte Freddy mittels Gaspedal und mit dem Motor jubelnd die Pferdestärken frei, und die Nadel des Tachometers kletterte schnell auf zweihundert Kilometer in der Stunde.

Als Freddy wieder zu sich kam, befand er sich in einem hellerleuchteten Raum und sah vor sich einen älteren Herrn, der ihn, ganz in Weiß gekleidet, milde anlächelte. „Was ist eigentlich passiert?" fragte Freddy verblüfft. „Sie hatten einen Unfall", lächelte der alte Herr weiter milde.

„Und warum habe ich dann noch das Lenkrad in der Hand?" wollte Freddy wissen.

„Das ist kein Lenkrad", lächelte der alte Herr beruhigend, „das ist eine Harfe…"

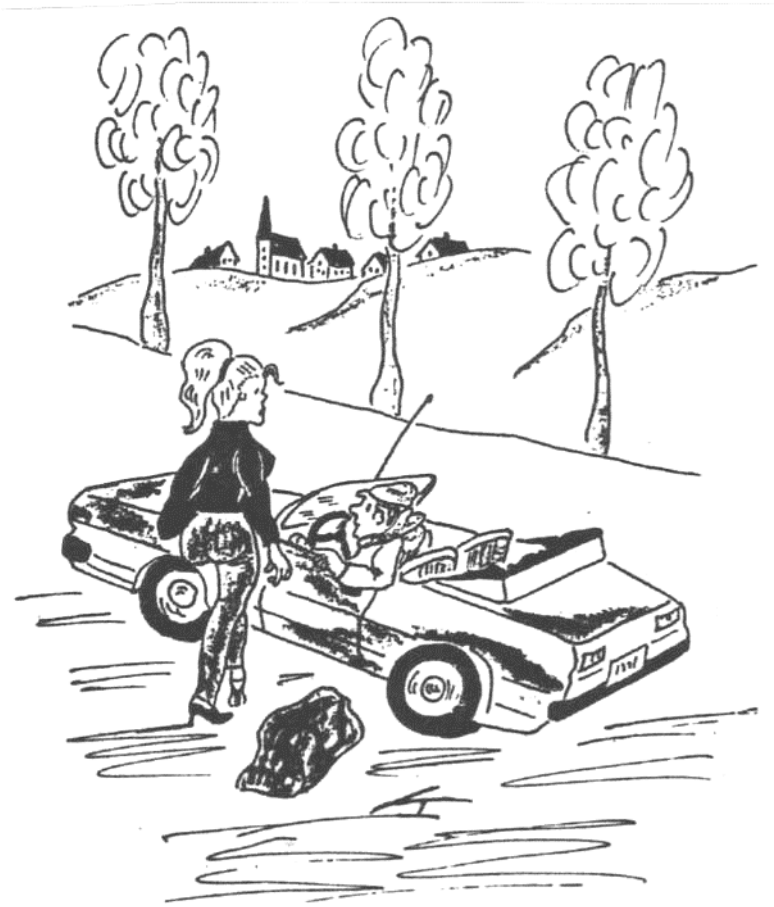
T.E. Lawrences größter Wunsch

Als der britische General Edmund Allenby zwischen 1916 und 1918 gegen die türkische Armee in Syrien kämpfte, wurde Lawrence von Arabien in einer gemeinsamen Offensive die Führung einer Truppe arabisch nationalistischer Guerillas übertragen.

Um seine Einheit mobil und schlagkräftig zu machen, forderte Lawrence neun Rolls Royce als Leihgabe, von denen er einen für sich persönlich reservierte.

An einem einzigen Tag gelang es Lawrence von Arabien, der seinen Wagen selber fuhr, zwei feindliche Brücken zu sprengen, zwei türkische Vorposten gefangenzunehmen und ein kurdisches Kavallerieregiment zu vernichten.

Als man Lawrence nach dem Krieg fragte, welchen materiellen Gegenstand er sich am meisten wünschen würde, sagte er: „Vielleicht ist es kindisch, aber ich wünsche mir einen eigenen Rolls Royce mit so vielen Reifen und soviel Benzin, dass es für mein ganzes Leben reicht".



Die richtige Richtung

Für über siebentausend Mark hat Hempel das feuerrote Sportcoupe beim Gebrauchtwagenhändler erstanden.

Das Auto passt weniger zu seiner Brieftasche und mehr zu seiner Selbstdarstellung: für die Differenz ist seine Bank freundlich helfend eingesprungen – mit einem großen Kleinkredit.

So fährt Hempel nun PS-stark durch die die Gegend und sucht jemanden, der ihn bewundert, denn das muß sein, sonst hätte er sich ja auch gleich eine Nuckelpinne kaufen können – so meint Hempel.

Es dauert auch gar nicht lange, da sieht er jemanden. Einen Traum von einer Anhalterin.

Hempel prüft im Rückblickspiegel noch einmal seinen Gesichtsausdruck und korrigiert in solange, bis er wirklich so aussieht wie ein Mann, der meilenweit für eine Camel geht – es sich aber dennoch leisten kann, einen flotten Sportflitzer mit Sonderausstattung zu fahren. Ehe er anhält, dreht er noch einmal an der Stereoanlage, die soll ja auch dezent auffallen.

Die Anlage tut was sie kann, um Hempel wegen ruhestörenden Lärms justitiabel werden zu lassen.

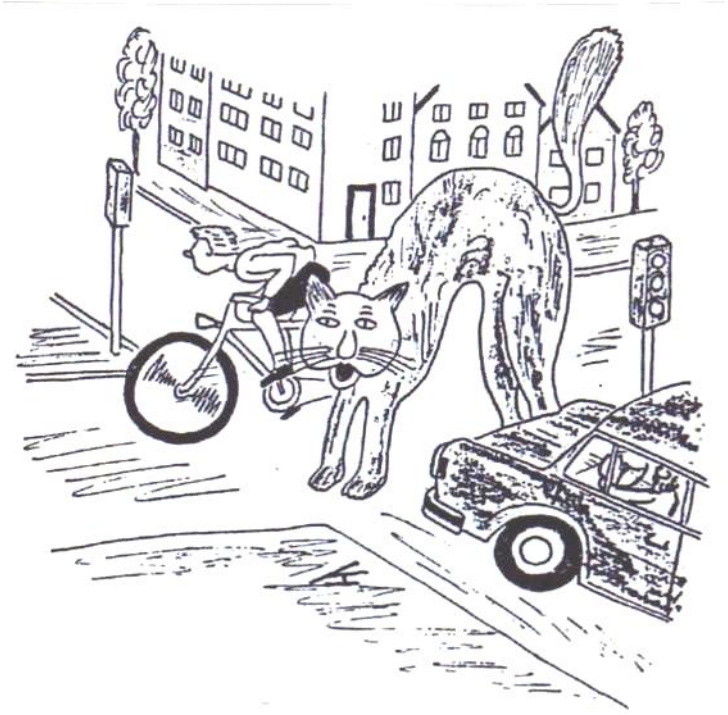
„Hallo, Süße" stoppt Hempel das Fahrzeug vor dem blonden Traum, „kann ich dich ein Stück mitnehmen?"

Abschätzend betrachtet die junge Dame zunächst das Fahrzeug und dann den Fahrer.

Mehr als skeptisch klingt ihre Stimme, als sie fragt: „Fährst du in Richtung Osten?"

Hempels Herz schlägt einen doppelten Salto. So viel Geld für ein sportliches Auto ist doch immer gut angelegt. Er dreht die Stereoanlage auf eine weniger mauerbrechende Lautstärke und lächelt lässig: „Für dich fahre ich überall hin, Süße – auch nach Osten!"

„Gut", meint die junge Dame daraufhin entschlossen, „wenn du dort angekommen bist, kannst du die Chinesen von mir grüßen".



Der Unfallhergang

Frau Müller-Klabuncke steuert den guten Mercedes, der wegen einer Inspektion in die Werkstatt musste, durch den beginnenden Feierabendverkehr.

„Dann holst du also erst den Wagen aus der Werkstat ab und dann mich im Büro", hatte Müller-Klabuncke gesagt.

An einer Bushaltestelle sieht Frau Müller-Klabuncke das Kleid stehen, das sie damals beim abendlichen Schaufensterbummel mit ihrem Gatten so bewundert hatte. Aber das Kleid steht dieser Ziege, die jetzt darin steckt, überhaupt nicht. Geschmacksverirrungen haben die Leute! Da taucht plötzlich ein Schatten vor Frau Müller-Klabuncke auf und trotz ABS ist es nicht mehr möglich, den guten Wagen aus Stuttgart rechtzeitig zum Stehen zu bringen.

Gott sei Dank ist nichts weiter passiert. Fahrräder sind nun einmal windige Konstruktionen und wenn man von dem materiellen Schaden absieht und von den blauen Flecken, dann blutet der Radfahrer nun wirklich nicht sehr stark.

„Was haben Sie denn zum Unfallhergang zu sagen, gnädige Frau?" will die Polizei wissen.

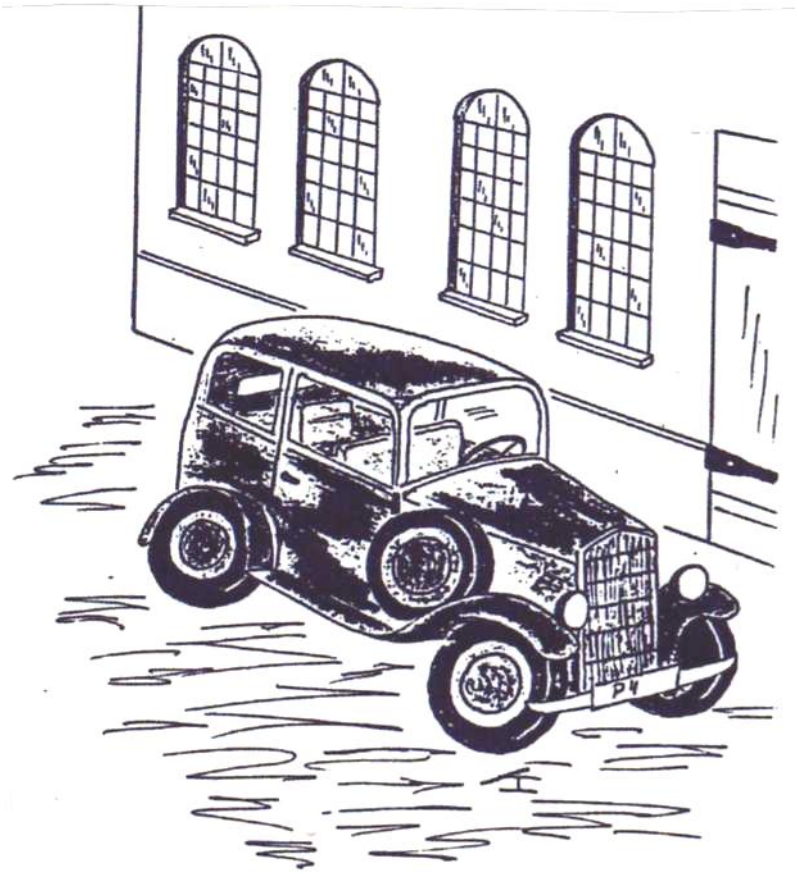
„Ja wissen Sie", meint Frau Müller-Klabuncke und versucht sich an den Unfallhergang zu erinnern, „da war plötzlich dieser Radfahrer, der mit überhöhter Geschwindigkeit über die Kreuzung raste und dann war da auch noch eine Katze, die über die Straße lief.

Kein Mensch möchte an einem Unfall schuld sein, den er selber verschuldet hat – darauf beruhen auch viele Alimentenklagen.

Frau Müller-Klabunke schildert also wortreich den Unfallhergang aus ihrer Sicht.

Geduldig und höflich hört der Beamte zu und wartet darauf, dass sie mit ihren Einlassungen zum Ende kommt.

„Sie gehen also davon aus, gnädige Frau", sagt er nach einer Weile, seinen Notizblock entschieden zuklappend, „dass der Radfahrer mit über hundert Kilometer in der Stunde über die Kreuzung fuhr, während Ihnen gleichzeitig eine drei Meter lange und zwei Meter hohe Katze völlig die Sicht versperrte?"



Warum der P-4 kein Volkswagen wurde

28. Februar 1937 – der Tag der Eröffnung der Berliner Automobilausstellung. Am Tage vorher hatte die Regierung die Preissenkung für Auto-Ersatzteile gemeldet und der Führer verkündete die Herstellung eines kleinen Wagens, der Volksauto heißen sollte.

Originalton: „Es ist daher mein unabänderlicher Entschluß, die deutsche Kraftverkehrswirtschaft, die eine der größten Industrien unseres Volkes ist, von der Ungewissheit der Internationalen Wirtschaft unabhängig zu machen.

Es gibt keinen Zweifel. Entweder ist die sogenannte freie Wirtschaft fähig, diese Probleme zu lösen, oder sie ist nicht fähig, als freie Wirtschaft weiterzubestehen. Der national-sozialistische Staat wird unter keine keinen Umständen weder vor der Bequemlichkeit oder Beschränktheit noch vor dem bösen Willen des einzelnen Deutschen zu kapitulieren!"

Mit diesen Worten, eines Imperators würdig, zog der Führer in das Ausstellungsgelände ein.

Auf dem Wege von der Reichskanzlei zum Ausstellungsgelände wurde er von den besten deutschen Rennfahrern dieser Zeit eskortiert. Die Straßen waren von 12.000 motorisierten mit schwarzglänzenden Helmen bedeckten und braunen Hemden bekleideten Männern gesäumt. Wir waren wer und zeigten das.

Es war wohl ein Zufall und keine Absicht, dass sich Heinrich Nordhoff gerade mit dem alten Geheimrat von Opel am Stand der Firma aufhielt, als Hitler daher kam. „Opels letzte Errungenschaft" verkündete ein Schild über einem etwas altmodischen Auto: „P-4, das Auto des kleinen Mannes; 1450 Mark."

Mit beinahe väterlichen Stolz wandte sich der alte Geheimrat an Hitler: „Und das, mein Führer, ist unser Volkswagen!"

Hitler kam ein knallrotes Gesicht, dreht sich beleidigt um und verließ wortlos den Opel-Stand.

Die Firma Opel hatte in der Folgezeit mit erheblichen Schwierigkeiten bei der Material-beschaffung zu kämpfen. Als Opel später den Preis des Wagens um zweihundert Mark herabsetzte, wurde der Geschäftsleitung inoffiziell aus der Reichskanzlei mitgeteilt, dass der Preisnachlaß nicht statthaft sei; kein deutscher Wagen durfte sich dem für den Volkswagen festgesetzten Preis nähern.

Nach dem Willen des Führers sollte Deutschland genauso kraftfahrzeugfreudig werden wie die USA und die Anzahl der in Deutschland laufenden Fahrzeuge von weniger als einer Million auf mehr als fünf Millionen steigen.

Zunächst jagten zwölf Versuchsmodelle über süddeutsche Autobahnen und der Mann, der den Versuch beaufsichtigte, trug den Namen Ferdinand Porsche…

Wir wollen hier nicht die Intelligenz der damaligen Automobilhersteller in Frage stellen, aber sie alle begingen den Fehler, Hitlers Entschlusskraft zu unterschätzen.

Das Auto für den kleinen Mann war inzwischen zu einer politischen Strategie geworden und die Hinhaltetaktik der Industrie fand ihren, in dieser Situation, nahezu schwachsinnigen Höhepunkt, als sie die Regierung wissen ließ, dass sie Volksautos bauen könnten – wenn man pro Wagen eine Subvention von zweihundert Mark zahlen würde.

Damals konnte Hitler noch rechnen, mit zweihundert Millionen konnte er auch sein eigenes Werk bauen – so wie das Volkwagenwerk in Wolfsburg.

„Die Automobilhersteller waren damals mehr als töricht" äußerte sich später ein Insider, der die Szene richtig einschätzte. „Hätten sie damals dem Führer das preiswerte Volksauto geliefert, dann hätte sich Hitler damit zufrieden gegeben. Aber so haben sie sich mit dem Volkswagenwerk eine gefährliche Konkurrenz auf allen Märkten der Welt geschaffen."

Das haben sie tatsächlich, aber dem Markt haben sie damit auch eine technische und wirtschaftliche Entwicklung geschenkt, ohne die der heutige Fortschritt kaum noch denkbar ist.

Menschen sind wie Autos:
Man sollte den unerlässlichen
Sicherheitsabstand voneinander
einhalten.

- Martin Held –

Bundesdeutscher Sonntag

Man eilt ins Bad am Sonntagmorgen,
wo man sich schnell die Zähne putzt,
Sonntag, der Tag ohne Sorgen,
Sonntag, der Tag, den man nutzt.

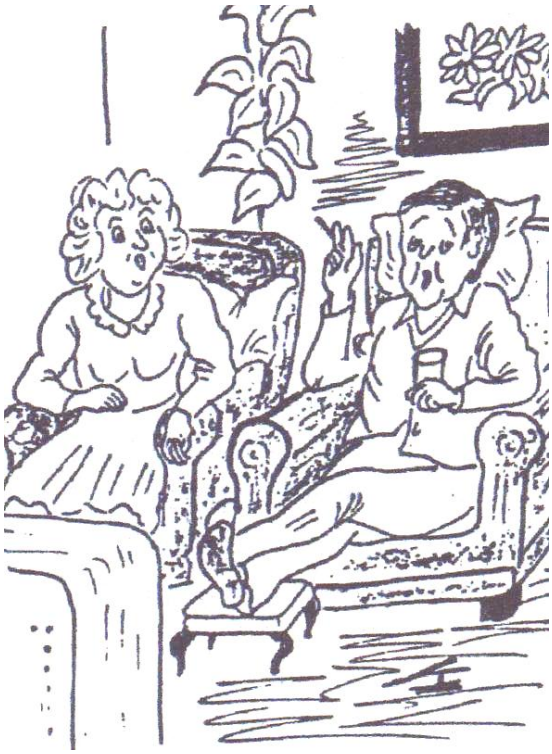
Sonntags da höfern wir immer,
daran ist nichts zu ändern,
wir essen in unserem Zimmer,
mit Journalisten aus fünf Ländern.

Die Zeit vergeht, Höfer ist passé,
und es ist wirklich kaum zu fassen,
schon ist die Zeit des Nachmittagkaffee,
und leise klappern dampfende Tassen.

Dann opeln wir ins Grüne hinein,
die Straßen sind voller Idioten,
abends schalten wir den Fernseher ein,
und betrachten die Unfalltoten.

Wir zünden eine teure Kerze an,
und atmen teuren Kognak ein,
wir atmen auch auf und denken daran,
wir müssen ja nicht unter den Toten sein.

Der Sonntag geht auf den Montag zu,
mit Bedauern seh'n wir die Tatsache ein,
wir gehen erst ins Bad und dann zur Ruh',
Gottlob, bald wird wieder Sonntag sein!



- Sebastian Frech -

Der Scheinwerfer

Der junge Mann möchte einen „heißen Ofen", einen „flotten Schlitten", mit allem, was dazugehört.

Der Verkäufer hat den Eindruck, dass es dem jungen Mann auf einige tausend Mark wirklich nicht ankommt und sieht das somit ganz objektiv.

Was der Mensch aber auch nicht alles haben will: Nebelscheinwerfer, Rückfahrscheinwerfer, Suchscheinwerfer, Breitbandscheinwerfer und alles, was so Licht wirft.

Endlich war es soweit dass der Vertrag unterschrieben werden konnte und der Verkäufer hielt den Atem an, aber nur für einen Augenblick, denn der junge Mann unterzeichnete den Vertrag, als wäre das nichts.

Man versprach, den Wagen in etwa drei Wochen zu liefern und der Kunde war einverstanden.

Das unerwartete Wunder geschah, und der Wagen wurde wirklich schon nach drei Wochen geliefert.

Unser Verkäufer rief den jungen Mann an, und der versprach, bereits am nächsten Tag mit seinem Scheinwerfer vorbeizukommen. „Scheinwerfer?!" fragte der Verkäufer etwas konsterniert, denn seiner Absicht nach waren schon alle Scheinwerfer vorgesehen, die die StVZO eben noch als zulässig betrachtete. Dennoch benachrichtigte er daraufhin die Werkstatt, dass am nächsten Tag noch die Montage eines zusätzlichen Scheinwerfers einzuplanen wäre und die Werkstatt versprach das. Pünktlich erschien der junge Mann am folgenden Tag in der Verkaufsabteilung in Begleitung einer älteren Dame.

Die kramte aus ihrer großen Einkaufstasche mehr als zwanzig Tausendmarkscheine hervor, die sie pedantisch genau ausgerichtet auf den Tisch des Hauses legte.

Damit war eigentlich schon alles getan, was zu tun war. Aber im letzten Augenblick fiel unserem Verkäufer noch was ein und er nahm den jungen Mann unauffällig zur Seite. Wie das denn nun mit dem weiteren Scheinwerfer sei, wollte er wissen.

Da wurde der junge Mann aber wirklich sehr ungehalten.

„Mann, verstehen Sie denn kein Deutsch?" wollte er wissen, „ich habe meine Erbtante doch mitgebracht, oder haben Sie etwa nicht mitbekommen, wer da mit den Scheinen geworfen hat?!"

Das neue Motorrad

Hempel hat endlich sein neues Motorrad bekommen, eine japanische Kawatucki achthundert mit ein Einspritzmotor. Stolz fährt er mit dem Feuerstuhl bei seiner Freundin vor. „Komm", sagt Hempel, „wir gehen damit mal eben auf die Autobahn, da zeige ich dir, was diese Schleuder so bringt". Man fährt also zur Autobahn und dort angekommen, dreht Hempel auf. In wenigen Sekunden ist die Maschine auf hundertzwanzig und Hempel ruft zufrieden: „Halte dich fest, Mädchen, jetzt gebe ich Gas!"

„Nicht so schnell, Hempel", ruft die junge Dame auf dem Sozius ängstlich, aber Hempel hört nichts mehr, er will es wissen und hat sich ganz auf den Tacho konzentriert.

Hempel ist in Trance, er will die Nadel bei zweihundertzwanzig sehen.

Beinahe hätte er es geschafft, doch da überholt ihn ein Porsche der Autobahnpolizei und als er endlich mit ihm auf gleicher Höhe ist, wird das rechte Fenster heruntergekurbelt. „Sie", ruft der Polizeibeamte, „Sie haben vor drei Kilometern Ihre Sozia verloren!"

„Mann, was bin ich froh", findet Hempel aus seinem Geschwindigkeitsrausch in die Gegenwart zurück. „Ich dachte wirklich schon, sie wäre so sauer auf mich, dass sie nicht mehr mit mir spricht".

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Skandal von Paris

Eines Tages fährt der Comte de Dion auf einem fauchenden und stinkenden Ungeheuer durch die Porte Maillot. Die Pariser betrachten dieses Gefährt als das Produkt einer seiner neuesten Verrücktheiten. Man ist von ihm gewohnt, dass er im Cafe de Paris die Spiegel zerschießt oder auch schon einmal eine nackte Frau auf einem Schimmel durch den Bois de Boulogne reiten lässt, aber das geht zu weit!

Der junge Comte zieht den Namen der de Dion in den Schmutz, und so etwas macht man einfach nicht.

Die Familie ist außer sich und der Familienrat schaltet sogar, wegen unstandesgemäßer Beschäftigung, ein Gericht ein. Dieses beschließt: „Eine Beschäftigung mit so kindischen Spielereien stellt eine Gefährdung des Vermögens des jungen Grafen dar, die in seinem eigenem Interesse zu verhindern angezeigt scheint“,

Der Comte wird auf diesem Wege entmündigt.

Doch jetzt zeigt er, dass er nicht nur ein Playboy seiner Zeit ist. Mit Freunden entwirft er den „mechanischen Dogcart“, wie er seine dampfgetriebenen Ungetüme nennt und fährt damit im Bois spazieren.

Die Leidenschaft der Technik hat in gepackt und bald verdient er soviel Geld, wie ihm die Familie früher als Zuschuß zukommen ließ.

Er studiert Motorenkunde und erkennt rechtzeitig, dass die Zeit der Dampfmaschinen vorbei ist. Schon ein Jahr vor der Weltausstellung von 1889 meldet er ein Patent auf einen eigenen Explosionsmotor an.

So wie heute durch Skandale Filmsterne und Schönheitskönigginnen „gemacht“ werden, so wurde damals der technische Fortschritt „gemacht“. Die Logik der Technologie beruhte schon damals auf der Sensation, welche sie hervorrief. Noch heute ist es ja so, dass die Technik graue Theorie bleibt, bis das Bedürfnis der Verbraucher sie weckt. Konsum ist und bleibt der Auftraggeber der modernen Technik. So war es auch bei der Entwicklung des Automobils.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die französische Firma Panhard & Levassor, Peugeot und Dion haben bis 1894 zirka 500 Fahrzeuge verkauft – in dieser Zeit wurde in Deutschland noch nicht ein einziges an den Kunden gebracht. – aber das genügt den Franzosen nicht, ihre Unternehmen auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen. Allein Peugeot ist finanzstark genug, um noch mehr Geld in die Entwicklung zu investieren, ohne dabei auf die Gewinne angewiesen zu sein. Panhard & Levassor verdienen ihr Geld mit Motorbooten und de Dion verdankt seine Erfolge nahezu ausschließlich seiner gesellschaftlichen Stellung und seinen hochgestellten Freunden.

Die gesamte Entwicklung der Automobilindustrie wartet auf den großen Durchbruch. Und er kommt, als Pierre Giffard der Chefredakteur des „Petit Journal" am 19. Dezember 1893 einen beachtenswerten Leitartikel dem Automobil widmet: „Sehr gut", so schreibt der Herr Chefredakteur, „ist das Zweirad für einen Menschen, aber was tun die übrigen Mitglieder der Familie? Sollen sie traurig zu Hause sitzen, wenn Vater und Mutter auf ihren Rädern hinausfahren, in die Landschaft, in die herrliche Umgebung von Paris? Haben Sie nicht auch ein Recht, teilzuhaben an den Freuden der Landstraße, an den Genüssen, die das Fahren auf ihr den Menschen bietet? Sie haben das Recht, aber nicht die Möglichkeit. Ein Gefährt, das ihnen diese Möglichkeit verschafft, verdient die Förderung unserer großen Nation. Es ist der mechanisch betriebene Wagen. Er allein ist imstande dieses Problem zu lösen.".

Es war das „Petit Journal" welches erstmals den Automobilismus in der Öffentlichkeit förderte. Die gleiche Zeitung schrieb auch einen Wettbewerb aus, der mit hohen Geldprämien dotiert war. Fahrzeuge aller Art sollten eine Wettfahrt unternehmen, die im Frühjahr 1894 auf der Strecke Paris-Rouen stattfinden sollte.

Der Skandal von Paris, vom Comte de Dion ausgelöst, wird zu einer Sensation, die alle Pariser begeistert.

Es sind 102 Teilnehmer, die sich für das Rennen melden. Neben den wenigen Benzinfahrzeugen melden sich Dampf- und Elektrowagen in großer Zahl, aber auch Wagen, die durch Federkraft, komprimierte Luft, durch Wasserkraft und eine Kombination menschlicher und mechanischer Kräfte betrieben werden.

Peugeot, Panhard & Levassor, de Dion und Benz sind da vertreten und die Benzinfahrzeuge sind in der Minderheit. „Petit Journal" muß eine Veranstaltung starten, um eine Vorauswahl zu treffen, in der sich 21 Fahrzeuge für das eigentliche Rennen qualifizieren. Der Start des ersten Automobilrennens ist eine aufregende Angelegenheit. Mitten in die Vorbereitungen an jenem 22. Juli 1894 um acht Uhr in der Frühe fährt ein riesiger Dampfwagen, mit neun Passagieren besetzt, unter dem lustigen Gebimmel zahlreicher Glöckchen, die am fransenverzierten Volant seines Verdecks befestigt sind. Am Steuer dieses Ungetüms: Ein braver Hutmacher aus Epernay.

In einem Schreiben bestätigt der Präfekt von Epernay: „Herrn Scott, Hutmacher und Dampfwagenbesitzer in Epernay ist aufgegeben worden, seinen Wagen mit Glöckchen zu versehen, die nicht nur das peinliche Geräusch, das der Dampf und die übrigen Mechanismen des Wagens verursachen, angemessen übertönen. Sie sollten auch vielmehr beim Passieren von Gespannen, die von Pferden gezogen werden, Unruhe vermeiden, dadurch, dass diese Glocken bei den Zugtieren vertraute Vorstellungen erwecken, da es allgemein bekannt ist, dass auf dem Lande die Pferde Glöckchen am Geschirr tragen und somit dieselben das dampfende Gefährt für ihresgleichen halten…"

Mit mächtigem Lärm gehen die Fahrzeuge vom Start weg und sollte der Wettbewerb auch nur eine Zuverlässigkeitsfahrt sein, so entwickelte er sich schnell zu einem richtigen Rennen. Für die 126 Kilometer lange Strecke hat man den Teilnehmern zwölf Stunden zugestanden.

Doch bereits nach fünf Stunden und vierzig Minuten erreicht mit unheimlichem Getöse der erste Wagen Rouen. Es ist der Dampf-Traktor von de Dion. In kurzer Folge laufen dann noch zwei Peugeot, zwei Panhard & Levassor und dann noch ein Peugeot ein.

Fünfzehn Wagen erreichen erreichen das Ziel, unter ihnen ist auch ein Benz. Bei der Preisverteilung gibt es Schwierigkeiten, als das Schiedsgericht sich fragt, ob der Traktor von de Dion wirklich ein Wagen ohne Pferde ist.

Als Traktor entsprach er nicht den Vorschriften des Rennens. Ausdrücklich war in den Bestimmungen die Rede davon, dass der erste Preis von 5000 Francs für ein Fahrzeug vorgesehen war, „welches sich ohne Gefahr, leicht handlich für die Reisenden und mit nicht zu teuren Fahrtkosten erwiesen hat". Vom schnellsten Fahrzeug war in den Start-bedingungen nicht die Rede.

Der Comte de Dion verzichtet als fairer Sportsmann auf den ersten Preis und gibt sich mit dem zweiten Preis zufrieden. So waren die Rennfahrer damals!

Den ersten Preis teilen sich die Fahrer der Wagen von Panhard & Levassor und Peugeot. Beide Fahrzeuge fahren mit Motoren des „Systeme Daimler".

Für den Comte de Dion wurde die Fahrt Paris–Rouen zu einer Rechtfertigung des sogenannten Skandals von Paris und er wurde auch wieder in die Arme der Familie aufgenommen. Paris-Rouen hat das Auto so populär gemacht, wie kein anderes Ereignis zuvor.

Der Comte ist auch der Initiator des ersten richtigen Automobilrennens in der Geschichte der Menschheit: Paris-Bordeaux-Paris, das ohne jeden Unfall verlief.

Er ist der „Comte sportif", der „Motor-Graf", der „Renn-Graf". Der Mann, der das Auto in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses gerückt hat.

Der Comte de Dion suggerierte den Menschen, dass sie unbedingt Autos kaufen sollten…

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Porsche – der in die Hose ging

Felix steht vor seinem Traumwagen. Ein Porsche, zwölf Jahre alt, also noch fast neu, und er soll nur zwölftausend Mark kosten.

„Na, junger Mann", animiert der Gebrauchtwagenverkäufer Felix, „das Autochen ist doch wie für Sie gemacht, wie ist es denn mit einer kleinen Probefahrt?"

„Mit einer kleinen Probefahrt würde das schon in Ordnung gehen", meint Felix, „natürlich müsste sie ganz unverbindlich sein".

Und schon flackern am Armaturenbrett die Kontrollampen geheimnisvoll auf, der Verkäufer lässt den Motor gekonnt im sportlichen Sound aufbrüllen und Felix denkt an die achttausend Mark Erspartes und daran, ob ihm die Bank noch für viertausend Kredit gibt.

Der Verkäufer jagt den Wagen über die Landstraße und überschreitet dabei auch schon mal die zulässige Höchstgeschwindigkeit, denn der Porsche muß weg, der Platz wird für andere Fahrzeuge gebraucht.

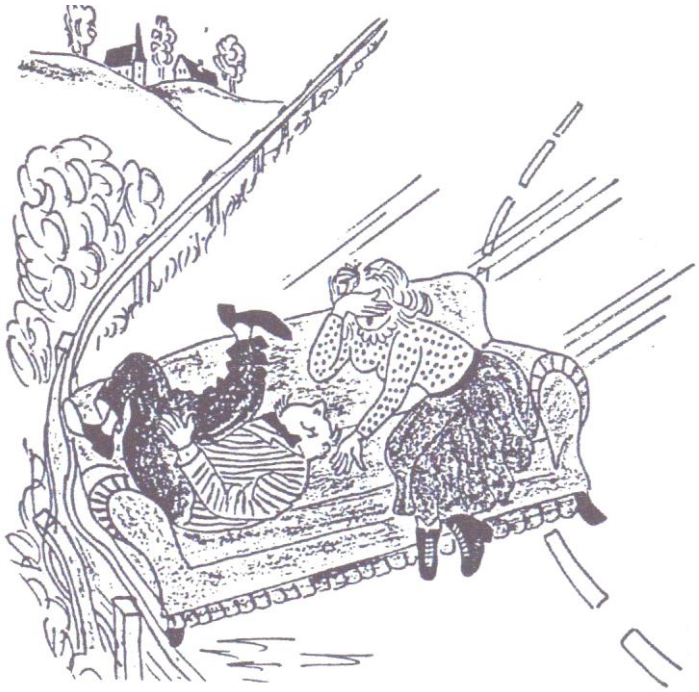
„Motor und Bremsen sind erst kürzlich überholt worden", sagt er und zieht den Wagen durch eine Kurve, „sehen Sie da vorne die Zeitung auf der Straße liegen? Jetzt führe ich Ihnen mal die Bremsen vor!"

Mit quietschenden Reifen bremst er den Wagen ab und kommt tatsächlich wenige Zentimeter vor der alten Zeitung zum Stehen. aber schon fährt er mit durchdrehenden Rädern wieder an, jagt auf einen Bahnübergang zu, dessen automatische Halbschranken sich gerade zu schließen beginnen.

Eben noch wischt der Sportwagen unter den Schranken hindurch, kommt, brutal abgebremst, zum Stehen, während nur wenige Zentimeter hinter ihm der IC Köln-Zürich vorbeijagd.

„Na, junger Mann", lacht der Verkäufer überzeugend, „was sagen Sie zu diesem Wagen?"

Er möchte gerne noch mehr sagen, aber da geschieht etwas, was er nicht vorhersehen konnte. Der Porsche, der eben noch sportiv den Duft der weiten Welt verbreitete, beginnt plötzlich intensiv nach Felix zu riechen. „Es ist mit ja sehr unangenehm", meint Felix entschuldigend, hat dabei ein warmes Gefühl und bewegt sich unbehaglich auf dem Beifahrersitz, „aber ich muß Sie leider bitten, mich noch einmal zu der Zeitung zurück-zufahren, die da vorhin auf der Straße gelegen hat; die brauche ich nämlich jetzt ganz dringend."



Mit dem Sofa in die die Leitplanken

„Sag mal Opa", will Grünbiers junger Enkel wissen, „wie war das denn in deiner Jugend, wenn du dich da mal an ein Mädchen 'rangemacht hast, dann haben ihre Eltern doch sicherlich höllisch aufgepasst?"
„Ich will dir mal etwas sagen, du Grünschnabel", regt Opa Grünbier sich fürchterlich auf, „das war jedenfalls nicht so gefährlich wie heute! Oder kannst du dir vorstellen, dass man mit dem Sofa in die Leitplanken fährt?"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Moskauer Taxi

Fusselbecks hatten sich anlässlich ihrer silbernen Hochzeit eine Reise nach Moskau geleistet – bei einem Reisebüro pauschal gebucht.

Sie wurden in einem erstklassigen Hotel untergebracht und lernten im Rahmen der Organisation die Stadt kennen. Vom Kreml bis zum Newskij-Prospekt bliebt nichts von Fusselbecks verschont.

Der letzte Reisetag steht Ihnen selbstverständlich zur freien Verfügung", lächelte die allzeit freundliche Reiseleiterin auf Anfrage in perfektem Deutsch.

Am letzten Reisetag nahmen sich Fusselbecks ein Taxi und erklärten dem Fahrer, was sie vorhatten.

Da sie des Russischen und der Taxifahrer des Deutschen nicht mächtig waren, ist es ein kleines Wunder zu erwähnen, dass sie genau dahin kamen, wo sie hinwollten.

Ein kleines Lokal in der Altstadt, in dem man ihnen eine Mahlzeit namens Kapusta und ein Getränk namens Wodka servierte.

Das Lokal und die Stimmung, in der Fusselbecks sich befanden, war dergestalt, dass sie beinahe den Abflug ihrer Maschine verpasst hätten – Aber in Moskau gibt es ja viele Taxis. Wegen der bereits erwähnten Sprachschwierigkeiten umrundeten Fusselbecks, Flugzeuge markierend, heulend und brummend das Taxi und seinen entsetzt dreinblickenden Chauffeur, bis dieser anscheinend verstanden hatte, dass sie zum Flughafen gebracht werden wollten.

Mit Tempo und viel Geschick steuerte der Fahrer sein Taxi mit den beiden Fusselbecks durch den chaotischen Morgenverkehr Moskaus und hielt endlich mit quietschenden Reifen und heimlich erleichtert aufatmend – genau vor der Moskauer Irrenanstalt.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

James Hundertachtzig und die Nordkurve

James Hundertachtzig ein Rennfahrer war,
der scheute keine Kosten und keine Gefahr.
Schon mehrfach genagelt war sein Gebein,
und eingezogen sein Führerschein.

James Hundertachtzig machte gegen Cash,
todesmutig noch jeden Crash.
Was manchem Fahrer eine Kalamität,
war für James Hundertachtzig eine Spezialität.

Schon Oma Hundertachtzig sagte, als er geboren:
„Nein, was hat das Kind für Stromlinienohren!"
Daran konnte man damals schon erkennen,
der kleine James fährt mal Autorennen.

Schon sein erstes Rennen mit Seifenkisten,
verbesserte das Einkommen vieler Dentisten.
Als James später mit Tempo die Kurven nahm,
kamen auch die Chirurgen dran.

So war schon früh zu erkennen,
James Hundertachtzig fährt mal richtige Rennen.
Da waren Monte Carlo und der Nürburgring,
wo er erstmals so richtig aus der Kurve ging.

Wo andere trifteten und touchierten mit Gefühl,
flog James aus der Kurve gleich bis ins Ziel.
James Hundertachtzig hat sich niemals geziert,
und war schon im Ziel, ehe er disqualifiziert.

James Hundertachtzig wurde zum Autosport-Idol,
doch dabei war ihm gar nicht recht wohl.
Leise meinte er: „Ich muß es mal sagen,
ich kann nicht fahren, ich kann nur viel wagen!"

Sein Ende kam, als er in die Nordkurve zog,
und mit dem Wagen hundert Meter weit flog.
Während das Publikum erschrocken schrie,
meinte James Hundertachtzig:
„Nordkurven mochte ich noch nie!"

- Sebastian Frech -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Marke Mercedes

Ferdinand Porsche war ein Mann, der keine Halbheiten liebte. Wenn er sich für eine Sache einsetzte, dann voll und ganz. Für Motoren besaß er einen besonderen Sinn; er brauchte nur einmal hinzuhören und wusste dann, was da nicht stimmte. Das Indianapolis-Rennen über 500 Meilen von 1923 war das erste Autorennen, an dem die Daimler-Werke nach Porsches Eintritt teilnahmen.

Porsches ganze Liebe galt dem Star der Daimler-Modelle, dem Mercedes, der erst 1926 zum Mercedes-Benz wurde.

Man hatte bei Daimler schon früher viele Rennen gewonnen, aber die wirtschaftliche Lage des Werkes verlangte nach einem technischen Direktor vom Format eines Ferdinand Porsche.

Schnell zeigte sich damals, dass die bisherigen Mercedes-Fahrzeuge noch nicht technisch ausgereift waren. Zwar hatte Ralph de Palma schon 1915 die fünfhundert Meilen mit einem Schnitt von 145 Kilometer in der Stunde gewonnen, doch schnell erreichte Conny Milton auf einem HCS Spezial 147 km/h.

Porsche verbesserte den Motor des 2-Liter-Achtzylinder-Mercedes und entwickelte später einen 120-PS-Vierzylinder-Motor.

Dieses Fahrzeug schickte er in die Zerreißprobe der Targa Florio. Mit einem Stundendurchschnitt von 66 km/h wurde der Wagen in Sizilien Targa-Sieger.

Nun entwickelte Ferdinand Porsche in den folgenden Jahren eine Reihe hervorragender Mercedeswagen für die deutschen Daimler-Werke. Viele dieser eleganten Fahrzeuge verhalfen der Firma bei 27 Starts zu 21 Siegen, begründeten den Ruhm eines Rudolf Caracciola und prägten die Epoche des Automobils.

Der Entschluß, schon damals serienmäßig hergestellte Personenwagen mit Kompressoren auszustatten, führte zu dem Begriff „Marke Mercedes".

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Dennoch sollten der geniale Konstrukteur und das Unternehmen im Streit auseinander-gehen.

Ferdinand Porsche hatte in dieser Zeit nie sein Ziel aus den Augen verloren, einen kleinen Wagen für jedermann zu bauen. Daß sich ein solches Fahrzeug großer Beliebtheit und damit auch großer Nachfrage erfreuen würde, stand für ihn fest.

Die Direktoren sahen das anders, man muß sich die damalige wirtschaftliche Situation Deutschlands vor Augen führen, wenn man die Zeit verstehen will.

Depression hatte die Kaufkraft des Landes bis nahezu Null vermindert und die nationale Währung war nahezu wertlos. Während in den USA ein Auto auf 5,7 Einwohner kam kam, waren es in Deutschland 221 Einwohner. Die Basis eines Marktes für Automobile konnte also nicht der von Bismarck berufene kleine Mann, den uns keiner nachmacht, sein, sondern die wenigen Wohlhabenden, an denen jede Krise nahezu spurlos vorübergeht.

Porsche aber schwebte weiter die Entwicklung eines Wagens für die breiten Bevölkerungs-schichten vor. Ob er damals schon an einen Volkswagen gedacht hat, ist nicht bekannt, das sollte Adolf Hitler vorbehalten bleiben.

Bei Porsches Auseinandersetzung mit der Geschäftsführung ging es aber nicht nur um Kleinwagen. Die Fusion mit Benz & Co lieferte hier mehr Material. Zum offenen Bruch kam es, als die Direktoren behaupteten, dass der 38-PS-Stuttgart nicht anspringen würde, wenn er eine Nacht in der Kälte gestanden hätte. Fünfzehn Autos wurden für einen Test aufgeboten, und nicht einer sprang an.

Porsche war außer sich vor Wut, riß sich den Hut vom Kopf, trampelte ihn in den Schnee und verließ das Werksgelände, um es nie wieder zu betreten.

Am 1: Januar 1929 trat Ferdinand Porsche als technischer Direktor, Chefingenieur und Vorstandsmitglied, bei den Steyr-Werken ein.

Die Sache mit dem Motor

Ich glaube, dass ich zu den wenigen gehöre, die ein Buch über Autos und Autofahrer schreiben und gleichzeitig einen Gesellenbrief als Kfz-Mechaniker besitzen.

Als ich in Eisenach in Thüringen geboren wurde, war es mir noch nicht auf die Windel geschrieben, dass ich einmal Autoschlosser werden sollte.

Eigentlich wollte ich ja Innenarchitekt und für das ehrbare Handwerk erst einmal Tischler werden, doch schon damals war nicht immer die Lehrstelle zu finden, die man suchte. Also zog eines Tages mein Vater los, um etwas für meine Berufsausbildung zu tun und traf auf einen Mann, den man in der ganzen Stadt „Schmied Lindig" nannte.

Ich nenne den Namen, weil ich eine Dankesschuld an diesen Mann abzutragen habe, das war vor mehr als fünfunddreißig Jahren. „Wenn Ihr Sohn nicht klaut und nicht zu dämlich ist", sagte Schmied Lindig damals zu meinem Vater, „dann kann er morgen um sieben Uhr anfangen!" – So wurde ich Autoschlosser.

Mit über zwei Meter und einem feuerroten Haarschopf war Schmied Lindig ein Lehrherr, wie man ihn heute nur noch selten antrifft.

In der Werkstatt, in der es noch eine richtige Esse und einen Amboß gab, denn von Autos allein konnte Schmied Lindig nicht leben, arbeitete ich mit dem einzigen Gesellen der Firma zusammen. Er hieß Hansi Blödner und litt weniger unter diesem Namen, aber mehr unter der Tatsache, dass seine Mutter in dieser Sechzigtausend Einwohner-Stadt die einzige Frau war, die den Beruf eines Kapitäns zur See ausübte. – Ich grüße dich, Hansi, wo du auch sein magst. Es war die Zeit, in der in Eisenach noch der BMW mit der Stromlinie gebaut wurde, der die Kleiderhaken aus echtem Bergkristall und die Blumenvase aus Meisen am Armaturenbrett hatte.

Es war auch die Zeit, in der man damals mit den modernsten Mitteln der Technik – mit Wagenheber und Flaschenzug den Motor eines Opel P-4 ausbaute.

Ich wurde also also als Arbeitskraft erstmals voll eingesetzt und war auch dabei, als er darum ging, besagten Motor zur Überholung zu zerlegen.

Wir schraubten die Ölwanne und den Zylinderkopf ab und zerlegten den Rest. Da lagen nun die Bestandteile des Motors vor uns.

Da waren die Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Ventile und Zahnräder des Steuerkastens usw. – es war herzlich wenig, wie ich fand.

Mit so wenigen Teilen, so fand ich, konnte es doch eigentlich nicht möglich sein, ein so großes Auto, in dem immerhin fünf Personen befördert werden konnten, anzutreiben. Das sagte ich auch meinem Lehrherrn.

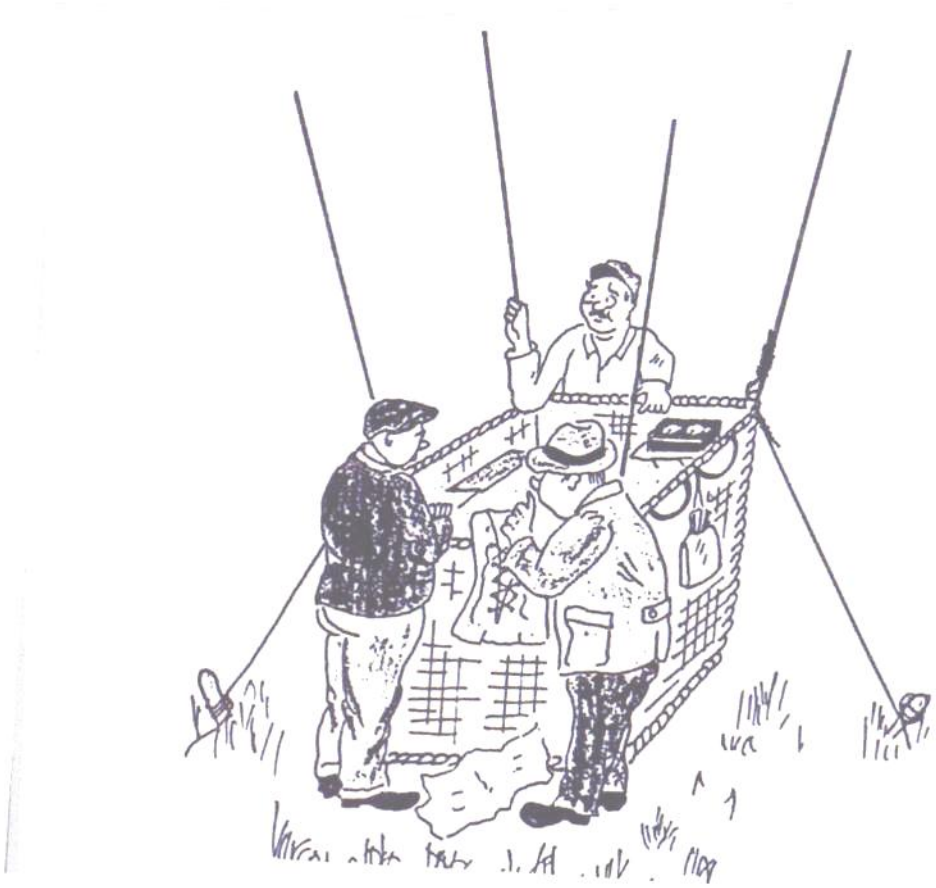
Der sah mich einen Augenblick verblüfft an; denn sicher hatte ihn noch niemand mit einem solchen Gedankengang konfrontiert, und sagte dann: „Weißt du, mein Junge, vielleicht hast du da recht, aber ist es im Leben nicht immer so, dass die Ursache ganz einfach, aber die Wirkung verblüffend ist?" Damals vor fünfunddreißig Jahren durften die Ausbilder den Auszubildenden noch solche Fragen stellen. Heute müsste so etwas vom Arbeitsgericht entschieden werden.

„Junge, du willst Autoschlosser werden", sagte Schmied Lindig damals zu mir, „und ich werde dafür sorgen, dass du ein guter Autoschlosser wirst – wenn du aber Philosoph werden willst, dann musst du dir einen anderen Meister suchen!" So einfach war das Leben damals noch.

„Schon gut, Meister", sagte ich für meine Verhältnisse ziemlich frech. „Ich wollte doch nur wissen, weshalb so wenige Teile die Welt so verändern können."

„Das Wissen und das Wissenwollen, mein Junge", sagte Schmied Lindig damals vor mehr als fünfunddreißig Jahren, „ist der Motor des Fortschritts."

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



Der Mensch Ferdinand Porsche

Gerne würden wir an dieser Stelle all jener Menschen gedenken, die zum Siegeszug des Autos beigetragen haben, doch das ist aus Platzgründen nicht möglich.

Also wollen wir an dem Menschen Ferdinand Porsche nur eine der Persönlichkeiten und ihrer humorvollen Seite zeichnen und damit für die heutige Zeit menschlich zu machen. Schon bei Austro-Daimler hatte Porsche Flugzeugmotoren entwickelt und so wie er seine Motoren in den Autos testete, testete er auch seine Flugzeugmotoren in lenkbaren Ballons selber.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Dabei war es einmal sehr stürmisch und, um nicht einen Kirchturm zu streifen, warf man Ballast ab – zuviel, wie sich schnell herausstellte, als der Ballon von da an unbeirrt nach oben stieg. Das Überdruckventil war schnell überfordert und es war nur noch eine Frage von Minuten, wann die Ballonhülle zerreißen würde.

Das Manometer stand längst über dem roten Strich, als die Höhenzunahme endlich aufhörte und man darangehen könnte, die Landung einzuleiten.

Als man glücklich auf dem Boden wieder angekommen war, sagte Ferdinand Porsche zu der übrigen Ballonbesatzung: „Ich habe von meiner Frau eine gute Salami eingepackt bekommen, die wollen wir uns jetzt teilen.

Er packte vor der erwartungsvollen Mannschaft die erwartete Salami aus und fand – ein neues Mieder.

Frau Porsche musste wohl eine Verwechslung passiert sein. Aber dennoch hatte der Inhalt des Päckchens die erwartete Wirkung; die Angst vor dem erwarteten Absturz war schnell wieder vergessen.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

VW? – nicht mal geschenkt!

In den Märztagen des Jahres 1948 saß Henry Ford II. in Köln an einem Konferenztisch, um dort über das Schicksal des Volkswagenwerkes mitzuentscheiden.

Nicht ihm gegenüber, aber an der anderen Seite des Tisches, saß ein junger Mann namens Heinrich Nordhoff, den man kurz zuvor zum Direktor der Überbleibsel des Volkswagen-werkes ernannt hatte, weil er Ingenieur war und gerade ohne besondere Aufgaben schien.

Man verhandelte einige Zeit erfolglos hin und her, immerhin wurde das Volkswagenwerk als Geschenk angeboten, aber Ford konnte sich auch dafür nicht erwärmen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Schließlich beendete der Vertreter der britischen Militärverwaltung die fruchtlose Diskussion mit der Frage an Henry Ford, ob er VW nun geschenkt haben wollte oder nicht. Oberst Radclyff beschreibt die Situation so, dass der amerikanische Autokönig sich hilfesuchend an seinen Aufsichtsratsvorsitzenden Ernest Breech wendet und eine nahezu klassische Antwort bekam. „Mister Ford", sagte Breech bestimmt und überzeugt, „was man uns hier anbietet, ist nicht einen roten Heller wert!" So wurde das Volkswagenwerk zu einer deutschen Firma und der Ingenieur Heinrich Nordhoff hatte das Problem am Halse, Volkswagen zu verkaufen, weil man sie in den zerstörten Werkhallen produzieren konnte, wenn das Wetter schön war und es nicht gerade regnete.

Für die Amerikaner war, wie Breech es vorhergesagt hatte, der Volkswagen keinen roten Heller wert. Niemand wollte das „Nazi Product" haben.

Aber als die Käfer in zweistelliger Millionenauflage in der ganzen Welt liefen, schrieb die angesehen Times. Ford sehe in dem Volkswagen einen äußerst schwer zu verdrängenden Konkurrenten. Hitler hatte den Volkswagen den Besatzungsmächten hinterlassen, nicht einmal die Sowjets wollten ihn haben; also fiel er an einen Mann namens Heinrich Nordhoff, der ihn auch nicht mochte – aber das sollte sich schnell ändern. Mit Nordhoff an der Spitze, Hunger im Magen und einem Bett unter einem Dach, das es durchregnen ließ, schaffte die Belegschaft der heutigen VAG ihren bedeutenden Beitrag zum wirtschaftlichen Wiederaufschwung Westdeutschlands – ein Aufschwung, der ein bedeutender Beitrag zum demokratischen Staat Bundesrepublik Deutschland werden sollte.

Für einen der bedeutendsten Automobilpioniere Deutschlands erfüllte sich damit auch ein Lebensziel – die Massenproduktion eines Wagens für die breite Masse des Volkes, eben ein Volkswagen.

Nach zweijähriger Haft aus französischer Gefangenschaft entlassen, besichtigt Ferdinand Porsche die Fahrzeugfertigung in Wolfsburg.

„So habe ich es mir immer vorgestellt, Herr Nordhoff", soll Porsche damals gesagt haben. Er hatte so lange von einem Auto für die breite Masse geträumt, Autos sollten nicht allein nur für Vermögende zu haben sein.

Der Volkswagen in seinen Anfängen war eine gute Idee und gute Ideen haben ein zähes Leben. Drei Männer haben hinter dieser Idee gestanden. Ferdinand Porsche, der in ihr sein Lebenswerk sah, Adolf Hitler, der sich diese Idee für seine Politik dienlich machte und Heinrich Nordhoff, der sie unter großen Schwierigkeiten schließlich verwirklichte.

Es ist völlig gleichgültig, welche Namen in den Direktionsetagen in Wolfsburg an den Türen stehen, sie alle haben ihre Daseinsberechtigung allein der Tatsache zu verdanken, dass es zwei Männer gab, die Ferdinand Porsche und Heinrich Nordhoff hießen. Otto, Langen, Daimler und Benz schrieben ihr Namen auf die deutsche Seite des Geschichtsbuches der automobilen Entwicklung. Aber es war jener, damals in der Öffentlichkeit noch weitgehend unbekannte Ingenieur Heinrich Nordhoff, der wie seine Arbeiter arbeitete und hungerte, der den Volkswagen in der ganzen Welt berühmt machen sollte.

Wenn es so etwas wie ein deutsches Wirtschaftswunder gab, dann ist das nicht allein dem berühmten Wirtschaftsminister Erhard und Konrad Adenauer zu verdanken, sondern auch der Tatsache, dass damals das Schicksal aufbauwillige Männer wie Heinrich Nordhoff an die Spitze stellte, der in zerbombten Fabrikhallen etwas produzieren ließ, dass Deutschland wieder einen Namen auf den Märkten der Welt gab. „Made in Germany" kann nicht allein das Produkt eines Einzelnen sein, es ist das Ergebnis aller, ob sie nun Lieschen Müller oder Heinrich Nordhoff heißen. Vergessen wir es nicht!

Der Prozess

„Ich verstehe überhaupt nicht, wie es zu dieser Klage kommen konnte", erklärte der Verteidiger des Angeklagten, „der Kläger hat meinem Mandanten doch gleich nach dem Unfall erklärt, dass er keineswegs verletzt worden wäre!" Für einen Augenblick hielt der Herr Rechtsanwalt empört ein, um dann aufgebracht zusagen: „Wir behalten uns natürlich den Weg der Gegenklage vor und erwägen, einen Strafantrag wegen unangemessener Inanspruchnahme des Gerichts zu stellen!"

„Nun mal langsam, Herr Anwalt", meinte der in diesen Sachen erfahrene Richter lächelnd, „das Gericht geht von der Annahme aus, dass niemand aus Spaß an der Freud' in eine Verhandlung geht – uns natürlich ausgenommen". Dann wollte er von dem Kläger wissen: „Haben Sie nach dem Unfall wirklich gesagt, dass Sie keinerlei körperliche Beeinträchtigungen davongetragen haben? Sie legen doch jetzt immerhin glaubhafte Atteste vor, die Arm- und Beinbrüche bestätigen?"

„Natürlich haben ich das gesagt", gibt der Kläger unumwunden zu, „aber zur Erklärung dieses Widerspruches muß ich dem Gericht den tatsächlichen Hergang beschreiben". Das Gericht erlaubt dem Kläger, die Sache aus seiner eigenen Sicht zu schildern.

„Da kam also der Beklagte in seinem Auto dahergerast", erklärt der Kläger, „und befördert mich und mein edles Reitpferd in den Straßengraben. Sie können sich das Durcheinander gar nicht vorstellen", fuhr er fort, „da liegen ich und mein Pferd im Straßengraben und wir strecken alle Viere zum Himmel. Und dann kommt der Beklagte, untersucht oberflächlich mein Pferd und sagt: „Zwei Vorderbeine gebrochen", daraufhin zieht er eine Pistole aus der Tasche und erschießt das arme Tier. Dann wendet er sich mir zu und fragt mich, noch mit der Pistole in der Hand: „Haben Sie auch etwas gebrochen? Ich frage Sie, Herr Richter: Was hätten Sie da wohl an meiner Stelle geantwortet?"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

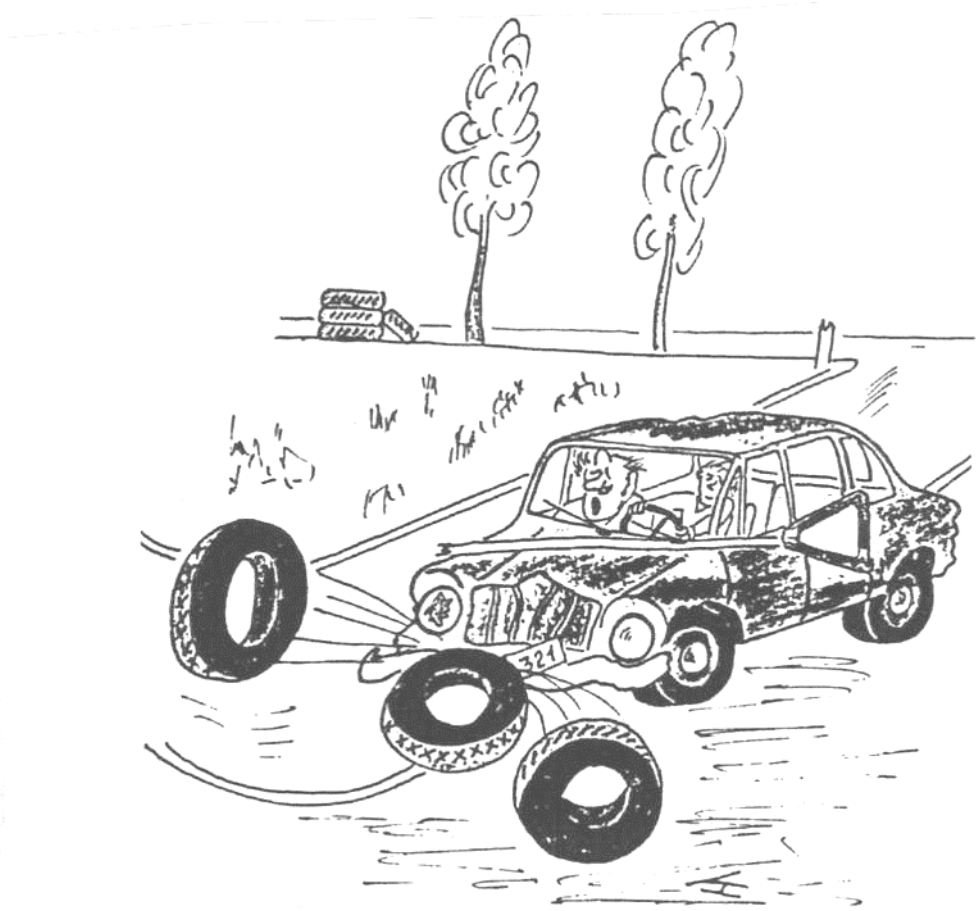
Die ersten Porsche

Ferdinand Porsche ging von Anfang an im Automobilbau besondere Wege. Wo andere sich noch mit Dampf- oder Benzinmotoren herumschlugen, konstruierte er 1900 einen Zwölf-PS-Elektromotor, der unmittelbar auf die Radnabe gebaut wurde. Solche Wagen fanden besonders in Großbritannien Lob und Zustimmung reicher und adeliger Leute, die Geräusch und Gestank von Dampf- und Benzinmotoren als allzu lästig empfanden.

Die Porsche Elektromotoren, von Lohner in Wien gebaut, ließen die eleganten Kutschen leise und im Zwanzig-Kilometer-Tempo durch den Hydepark gleiten.

Dennoch war der Nachteil schwerer Batterien und geringer Reichweite so groß, dass diese Fahrzeuge schon nach wenigen Jahren nicht mehr gefragt waren.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001



Rodeo am Sonntag

Das Getriebe grüßt kreischend, die Bremsen quietschend, der Motor heulend und der so teure Spoiler splitternd. Peter soll, bevor er auf einen halbwegs normalen Fahrlehrer losgelassen wird, mit meinem Auto auf dem Verkehrsübungsplatz einige Grundkenntnisse erwerben.

„Sind wir eigentlich hier versichert?" will ich von meiner Frau im Fond wissen, denn die Platzordnung habe ich vorhin im Aschenbecher ausgedrückt und die glühende Zigarette in die Jackentasche gesteckt.

Aber das ist nicht weiter schlimm, denn der Anzug war sowieso für die Altkleidersammlung vorgesehen, doch der gute Scorpio ist eigentlich für den Sperrmüll zu schade, immerhin laufen da ja noch die Raten bei der Bank.

Peter sitzt wie ein Kamikaze-Pilot hinter dem Steuer und ich denke gerade: „Mein Gott, so etwas habe ich in die Welt gesetzt!" da schreit meine Frau von hinten: „Achtung, der hat doch Vorfahrt!"

Wieder quietschen die Bremsen, und Rest des Spoilers bleibt weit hinter uns. Der Rückwärtsgang meldet lautstark Befehlsempfang und ich steige aus, um die alten Reifen wieder sinnvoll aufzustapeln.

Jetzt könnte ich Bier oder eine Valium brauchen, aber die Verkehrsübungsplätze sind für Anfänger da und nicht für genervte Könner.

Peter parkt rückwärts ein, als würde er einen Leopard der Bundeswehr und keinen Scorpio für das mittlere Management fahren und ich kann schon wieder Reifen schichten.

Ich sehe aus wie ein Bergmann nach einer Schicht unter Tage, und das Loch in der Jackentasche fällt überhaupt nicht auf. Auf dem Heimweg werden wir von einem Streifenwagen gestoppt. Kopfschüttelnd geht der Beamte um das Auto herum und fragt mich schließlich: „Waren Sie vielleicht mit Ihrem Sohn auf dem Verkehrsübungsplatz? Ich habe nämlich eine Tochter, die übt da auch."

Ich hätte ihn in diesem Augenblick umarmen können…

Sichere Autos sind Autos,
die nicht schneller fahren,
als ihr Fahrer denkt.

- Robert Lembke -

Der Sound

Der junge Mann kommt zum Autoverleih und möchte einen bestimmten Porsche mieten.

Der Angestellte nennt geübt Tages- und Kilometerpauschale und sagt dann: „Wenn ich bitte mal Ihren Personalausweis und den Führerschein sehen dürfte?"

Ich möchte den Porsche ja gar nicht fahren", lächelt der junge Mann erklärend, „ich will ihn nur laufen lassen und einige Male Gas geben".

Der Angestellte des Autoverleihs nimmt vorsichtig einige Schritte Abstand, er hat es in seinem Beruf öfter mit einigenartigen Kunden zu tun, aber einen scheinbar Verrückten hatte er bisher noch nicht dabei.

Sie wollen ihn nur im Stand laufen lassen?" fragt er vorsichtig. „ich werde Ihnen das erklären", lächelt der junge Mann immer noch harmlos. „Ich habe mir vor einigen Monaten einen gebrauchten Porsche gekauft und hatte das Pech, den Wagen gegen eine Leitplanke zu fahren, wo er mit Totalschaden abgeschleppt werden musste!"

„Und deswegen wollen Sie den Porsche jetzt noch einmal im Stand hören, weil so kein Unfall passieren kann?" atmet der Angestellte auf.

Ich möchte das Geräusch des Motors auf Kassette aufnehmen", erklärt der junge Mann schlicht.

Auf Kassette…", staunte der Angestellte entgeistert. „Das ist nämlich so", meinte der junge Mann, „als ich meinen Porsche zum Totalschaden gefahren hatte, da besaß ich kein Geld mehr, mir ein gleichwertiges Auto zu kaufen. Der Stand meines Kontos erlaubte mir gerade noch einen alten Opel für zweitausend Mark!"

„Aber Sie können doch nicht einen Porsche mit einem alten Opel vergleichen!" rief der Angestellte entgeistert.

„Der Opel fährt ja auch", meinte der junge Mann lächelnd, „was mir dabei fehlt, ist der sportliche Sound des Porsche, und den könnte ich mit der Kassette während der Fahrt im Opel hören…"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Ihre Füße – lieber Autofahrer

„Mann, was tun mir heute wieder die Füße weh!" hört man den Ausruf auch von Leuten, welche die natürliche Fortbewegung auf ein Mindestmaß begrenzen, weil sie alles ihrem Auto überlassen haben.

Nun lieber Autofahrer, aber auch Autofahrerin, was müssen Ihrem Auto erst einmal die Füße, sprich Reifen, weh tun, und es kann sie nicht hochlegen und schon gar nicht baden und massieren lassen. Neunzig Millionen Mal dreht sich so ein Reifen im Verlaufe seines Lebens über seinen gesamten Umfang und wird dabei erbarmungslos geknautscht, gequetscht und gestoßen. Oft hat er auch noch den falschen Luftdruck. Er wird durch Querrinnen und Schlaglöcher getrieben und beim Einparken auch noch über Bordsteine gequält. Auch ein intakter Markenreifen hat nur eine Lebensdauer von höchsten sechs Jahren – Wußten Sie das schon?

Den meisten Autofahrern sind ihre Stoßdämpfer wichtiger als ihre Reifen – obwohl diese an die Stoßdämpfer nur weitergeben – was sie nicht selber allein verdauen können. Weil die Reifen das nicht länger hinnehmen wollen, wird es in nächster Zeit einige Änderungen am Auto geben. So Sensoren, welche Druck und Temperatur an das Armaturenbrett melden. In einigen Jahren wird es möglich sein, dass Reifen auch ohne Luft noch einige hundert Kilometer gefahren werden können. Die Reifen werden dann nicht mehr in der Felge stehen, sondern an ihr hängen; die Vorteile liegen dabei aber nicht allein in der Pannensicherheit, sondern auch im höheren Fahrkomfort und bessern Aquaplaning-Verhalten. und, keine Aufregung, diese Reifen sollen nicht teurer werden.

Bis dahin aber gilt: Daß die Reifen immer besser geworden sind; in zehn Jahren hat sich ihre Lebensdauer von 27000 auf über 40000 Kilometer erhöht. Und noch etwas gilt: Vom technischen Standpunkt ausgesehen, sind die Autofahrer an ihren Reifenpannen fast immer selber schuld.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Enrico und seine Brüder

Mit Papa und Mama, sowie seinen Brüdern Frederico und Guillermo, wohnt Enrico im Süden von Palermo, wo alle armen Leute wohnen.

Weder Papa noch die Söhne haben eine geregelt Arbeit, sie leben alle von Enricos altem Fiat, der wirklich schon von alleine auseinanderfällt.

Da gibt es eine Straße, die vorfahrtsberechtigt ist und eine die nicht vorfahrtsberechtigt ist. In dieser Straße steht Enrico mit seinem alten Fiat und wartet auf Touristen, welche die Vorfahrt haben.

Am liebsten sind ihm dabei die Deutschen, welche einen Mercedes der gehobenen Klasse fahren, die haben Geld, keine Zeit und Angst vor der Polizei.

Kommt also ein Auto, und hat soeben das Schild, welches ihm die Vorfahrt garantiert, hinter sich gelassen, zieht es Guillermo blitzschnell aus der präparierten Halterung und wirft es seinem Bruder Frederico über die Straße zu, der es an einer ebenso präparierten Halterung geübt befestigt, während Enrico mit dem klapprigen Fiat losfährt.

Kurz, nur wenige Zentimeter vor dem deutschen Auto macht er eine Vollbremsung und schon klappert und scheppert es fürchterlich, weil die dem Mercedes zugewandten Kotflügel und die vordere und hintere Stoßstangen mit Schwung auf die Straße fliegen.

Und dann gibt es erst einmal ein fürchterliches Chaos. Die Insassen des deutschen Autos schreien Enrico an und Enrico schreit die Deutschen an, dann kommen die beiden Brüder und geben Enrico, den sie Signore nennen, Recht, und zeigen den Deutschen die Verkehrszeichen, die an dieser Stelle die Vorfahrt regeln.

Der Fahrer des deutschen Autos schüttelt dann in der Regel verblüfft den Kopf, kann sich aber der Einsicht nicht verschließen, dass er die Vorfahrt verkannt hat. Dann will er normalerweise den Schaden an Ort und Stelle regeln.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Enrico nennt bei dieser Gelegenheit einen Betrag, der einer Summe von umgerechnet zweihundert Mark entspricht, und, wenn der Fahrer dann noch zögert, lässt er beiläufig das Wort „Policia" fallen. Das hat bisher noch immer gewirkt, denn die Deutschen mögen sich doch nicht wegen lumpiger zweihundert Mark den Urlaubsspaß verderben lassen.

Do nun sitzt Enrico selber mit seinen Brüdern selber in der „Policia", dabei hatte sich doch alles so gut angelassen.

Ein besonders schwerer deutscher Mercedes war die Straße heruntergekommen der Schilderwechsel klappte ganz hervorragend und Enrico machte eine Vollbremsung und blieb nur Millimeter neben dem Deutschen stehen, wobei er programmgemäß wieder beide Kotflügel und die Stoßstangen verlor. Aber was da aus dem Mercedes ausstieg, dass war keine Urlauberfamilie, sondern drei wohlhabende deutsche Geschäftsleute und ein sehr kräftig gebauter Chauffeur.

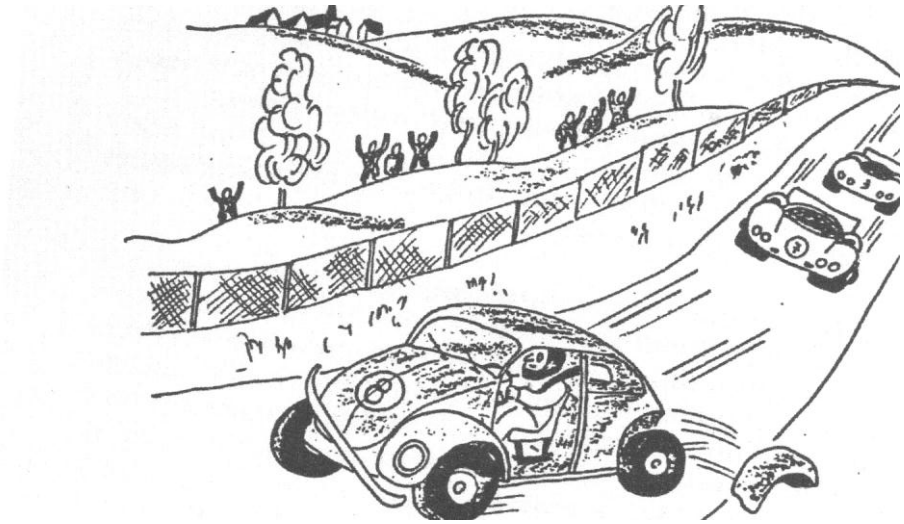
Trotz des unguten Gefühls, das er dabei hatte, zog Enrico die übliche Show ab und erhöhte seinen Standardpreis sogar noch frech auf dreihundert Mark.

Er brauchte dabei auch gar nicht das Wort „Policia" auszusprechen, denn schnell hatten die drei Herren aus Deutschland, jeder einen Hundertmarkschein in der Hand, den sie ihm förmlich aufdrängten. Aber nun saß Enrico mit seinen Brüdern in einer Zelle der Policia und das Geschäft war kaputt.

„Wie konntet ihr nur so wahnsinnig sein und die Kotflügel und Stoßstangen schon wieder einhängen", knurrte Enrico seine Brüder wütend an, „die Deutschen waren doch noch gar nicht weggefahren?!"

„Das Geschäft lief so gut", rechtfertigte sich Frederico, „dass wir dachten, wenn wir uns beeilen, dann können wir noch einen Deutschen abkassieren…"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



Glomnitzer und das Autorennen

„Früher habe ich ja mal in der Carlo-Monte-Rallye eine große Rolle gespielt", meinte Glomnitzer in der ihm eigenen Bescheidenheit.

Sie meinen sicher die Rallye-Monte-Carlo?" fragte ich. „Ach", lächelte Glomnitzer sich erinnernd, „die habe ich so oft gewonnen, dass ich zuletzt im Fürstenhaus nur noch ‚der Abonnementinhaber' genannt wurde."
Glomnitzer erinnerte sich an die Pan Americana, an den Nürburgring und an das Rennen rund um die Welt.

„Auf der alten Avus bin ich auch schon gefahren, als wir noch in Berlin wohnten", sagte er, „da allerdings noch im Kinderwagen". Und jetzt wollen Sie sich mit Ihrem alten Volkswagen am Autodrom von Jaffa beteiligen?" zweifelte ich noch.

Das Wetter am Renntag war so, wie man es sich nicht besser hätte wünschen können. Die Sonne brütete über dem Autodrom, Motoren heulten überall und die Rennteams hasteten geschäftig hin und her.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Ich hastete mit, denn ich war das Rennteam Glomnitzer. „Sie machen mich noch ganz nervös mit Ihrer Hektik", meinte Glomnitzer gelassen.

„Glauben Sie denn ernsthaft, dass Sie gegen Maserati, Jaguar, Porsche und Mercedes gewinnen können?" wollte ich wissen.

„Ich glaube es nicht" meinte Glomnitzer lächelnd, „ich weiß es. Ich und mein alter Volkswagen werden es schaffen". Bereits beim Start ließ Glomnitzer nicht nur alle Konkurrenten, sondern darüber hinaus auch noch vier Radkappen und Teile der Achsaufhängung hinter sich.

„Glomnitzer", rief ich in der zweiten Runde, "schonen Sie sich und das Auto!" Dann musste ich mich konzentrieren, denn Glomnitzer warf mir seinen rechten Scheinwerfer zu. In der dritten Runde verlor er das Reserverad und gewann dadurch fast eine Runde Vorsprung.

In der ersten Tankpause warf Glomnitzer die rechte Tür in einen Müllcontainer, trank einen Becher Kognak und ging dann sofort wieder ins Rennen.

Der große Maserati von Shmuel Weizmann musste wegen Motorschadens ausscheiden.

Glomnitzer lag mit seinem alten Volkswagen klar in Führung und baute seinen Vorsprung mit jeder Runde weiter aus. „Glomnitzer", sagte ich in der nächsten Tankpause, „Ich glaube, ich träume. Wenn Sie so weiterfahren, werden Sie wirklich noch das Rennen gewinnen"

„Mein lieber Nachbar Frech", blieb Glomnitzer gelassen, aber dennoch hinreichend autoritär, „daran brauchen Sie gar nicht zu glauben, davon können Sie sich gleich überzeugen!"

Der Porsche von Bari Felsenstein blieb mit Getriebeschaden auf der Strecke liegen, als Glomnitzer mit zwei Runden Vorsprung in die Zielgerade ging.

„Mein Damen und Herren", übertönte die große Lautsprecheranlage die tobenden Zuschauer. „Der Sieger des Autodroms von Jaffa ist Hauptmann a. D. Jakob Glomnitzer aus Marash!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Autos der Zaren

Zar Alexander II. hatte davon gehört, dass der belgische Ingenieur J. J. Etienne Lenoir im Mai 1862 in Paris ein Automobil mit Verbrennungsmotor gebaut hatte.

Das Auto, es erinnerte eher an einen Kinderwagen auf drei Rädern, wurde mit Kohlenwasserstoff angetrieben und der Zar war davon so fasziniert, dass er 1864 ein solches Auto kaufte und es mit der Bahn von Vincennes nach St. Petersburg bringen ließ.

Damit war Alexander II. vermutlich der erste Mann im damaligen russischen Reich, der über ein eigenes Automobil verfügen konnte – er sollte 1881 bei einem Bombenattentat getötet werden.

Als man 1905 nach dem historischen Fahrzeug eine intensive Suche organisierte, blieb dieses unter rätselhaften Umständen verschwunden.

1913 erwarb Zar Nikolaus II. zwei Rolls Landaulets. Die Fahrzeuge waren innen mit dicken Teppichen ausgeschlagen, die Sitze mit reiner Seide bezogen und auch die Armaturen und die übrige Ausstattung waren aus den kostbarsten Materialien, die man damals für Geld kaufen konnte.

Für die später zur Revolution aufrufenden Bolschewiki waren diese Fahrzeuge Symbole der Überheblichkeit und Ausbeutung. Einen beinahe ähnlich luxuriösen Wagen von Rolls Royce, der mit Kettenantrieb und Kufen für Fahrten im russischen Winter nachgerüstet wurde, kaufte sich ein sowjetischer Genosse nach der Revolution.

Das Fahrzeug ist heute noch in Moskau zur Besichtigung ausgestellt und sein früherer Besitzer war Wladimir Iljitsch Uljanow – weltbekannt unter dem Namen: Lenin.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Siebentritt und seine Gänge

„Diese Reparatur kann ich billiger selber machen", sagte Siebentritt bestimmt, als müsste ich jetzt und auf der Stelle in Jubel ausbrechen.

„Siebentritt", gab ich dennoch zu bedenken, „so eine Getriebereparatur setzt aber einiges fachliches Können voraus" „Darüber verfüge ich", meinte Siebentritt souverän, „ich habe immerhin sechs Monate in einer Fabrik gearbeitet, die Getriebe für die Automobilindustrie herstellt!" „Da haben Sie getan, Siebentritt wunderte ich mich, „so richtig Zahn um Zahn?"

„Wenn Sie mich so direkt auf die Module ansprechen", meinte Siebentritt, „dann muß ich Ihnen schon sagen, dass ich damals als Nachtpförtner in dieser Firma beschäftigt war". „Und dabei haben Sie ausreichend Kenntnisse erworben, die Sie heute befähigen, ein Autogetriebe zu reparieren?" wunderte ich mich weiter.

„Was man einmal gelernt hat, vergisst man nie", meinte Siebentritt und hatte dabei etwas in der Stimme, wovon sich die Berufsberatung eine Scheibe abschneiden konnte. Jedenfalls begann er schon mal, sein Getriebe auszubauen. „Dunnerlittchen", wunderte er sich dabei, so ein Getriebe hängt ja direkt hinter der Kupplung. Aber ein Gutes hat die Angelegenheit ja doch; so habe ich wenigsten einmal eine richtige Kupplung gesehen!"

Doch da Kupplung und Motor noch einwandfrei funktionierten, interessierte sich Siebentritt weiterhin lediglich für sein schadhaftes Getriebe; baute es aus und begann es systematisch zu zerlegen.

„Es sind die Schaltgabeln, die verschlissen sind und die Synchronringe, Nachbar Frech", ließ er mich eines Tages wissen, „wollen Sie sie einmal sehen?"

Ich hatte zwar keine besondere Lust, aber auch noch nie kaputte Schaltgabeln und Synchronringe gesehen deshalb gab ich mich etwas interessiert.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Siebentritt zeigte mir einige ölig glänzende Metallteile und ich war danach so klug wie zuvor.

„Sie können mir ja auch etwas Gesellschaft leisten, solange ich das Getriebe repariere", sagte er möglichst zurückhaltend.

„Sagen Sie doch gleich, dass Sie einen Dummen suchen, der Ihnen die Arbeit macht", grenzte ich dir Fronten ab.

„Wenn Ihnen nichts daran liegt, Ihre bescheidene Algemeinbildung etwas zu vergrößern…", machte er einen lahmen Rückzieher.

„Was meine bescheidene Allgemeinbildung angeht, Siebentritt", sagte ich gelassen, „so befähigt sie mich immer hin, jetzt eine Flasche Bier aus dem Keller zu holen und mich damit vor den Fernseher zu setzen, gleich kommt nämlich die zweite Halbzeit des Spiels 1.FC Köln gegen Bayern München!"

Daraufhin erteilte mir Siebentritt für seine Garage Hausverbot. „Sagen Sie mal Siebentritt", fragte ich, als ich ihn einige Tage später traf, sind Sie denn nun mit Ihrer Getriebereparatur weitergekommen?"

„Ich möchte es mal so sagen…", holte er weiter aus und ich erfuhr, dass sein Auto jetzt vier Rückwärtsgänge und einen Vorwärtsgang hatte.

„Nun müssen Sie das Auto ja doch in die Werkstatt bringen, Siebentritt", konnte ich mir einige Schadenfreude nicht verkneifen.

„Das lohnt nicht mehr", meinte er, „der Wagen ist doch schon ziemlich alt."

„Wollen Sie ihn dann verschrotten, denn fahren können Sie ihn ja nicht mehr", fragte ich.

„Ich will versuchen, ihn zu verkaufen", sagte Siebentritt. „Ein Auto mit vier Rückwärtsgängen?" wunderte ich mich. „Na und", meinte Siebentritt zuversichtlich, das ist doch mal etwas anderes; wer hat denn schon so ein Auto?"

Britisch Elend

Die Besitzer von Mini Coopern aus dem Hause British Leyland wissen, was mit dem Titel dieser kleinen Geschichte gemeint ist. Auch Kollege Lerchentöter weiß das, denn er war einmal Besitzer eines solchen Autos.

„An dem Auto gehr sogar kaputt, was gar nicht dran ist", schwenkte er nieder-geschmettert die Rechnung eines Reparaturbetriebes, der anscheinend die Absicht hatte, seinen Umsatz allein von Lerchentöters Reparaturen zu bestreiten.

„Da gibt es doch so eine Buchreihe", gab ich zu bedenken, „die heißt: „Jetzt repariere ich mein Auto selber", vielleicht sollten Sie sich mal so ein Buch zulegen?"

„Glauben Sie denn, dass ich das kann?" zweifelte Lerchentöter, „als ich mir kürzlich mal selber die Haare geschnitten habe, da musste ich einen Monat lang immer zehn Schritte hinter meiner Frau hergehen!"

Dann versprach er aber doch, sich um ein solches Buch zu bemühen. „Haben Sie denn schon dieses Do-it-your-self-Buch für Ihren Wagen gekauft, Lerchentöter?" wollte ich etwas später von ihm wissen.

„Das ist gar nicht so einfach, Herr Kollege", gab er seinen jüngsten Erfahrungsschatz zum Besten, „dieses Buch gibt es in Deutschland gar nicht, der Buchhändler musste es extra in England bestellen".

So verging die Zeit und irgendwann einmal, als in England mal zufällig nicht gestreikt wurde, kam auch das Buch in Lerchentöters Buchhandlung.

„Sehen Sie mal, Herr Kollege", reichte er mir das handliche Werk, „das ist das Buch, welches Sie mir empfohlen haben". Ich blätterte es kurz durch und sagt dann verblüfft: „Ich kann aber kein Englisch, Lerchentöter".

„Ich auch nicht", meinte Lerchentöter, „das ist ja das Elend!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Das stinkende Auto

„Ich möchte gerne meinen kleinen Zweisitzer gegen einen Kombi tauschen", erklärte ich dem Verkäufer in der Gebrauchtwagen-Abteilung.

„Eigentlich verkaufen wir Gebrauchtwagen und tauschen sie nicht", meinte der Verkäufer und: „Warum wollen Sie eigentlich Ihren flotten Sportflitzer gegen einen Kombi tauschen?" „Ich bin gerade dabei, mir ein Haus zu bauen", erklärte ich ihm den Sachverhalt, „und dabei mache ich jede Menge Eigenleistung und wenn ich mich bei den Transportkosten für das Material nicht dumm und dämlich zahlen will, dann muß ich es selber transportieren können".

„Wenn das so ist", meinte der Verkäufer verständnisvoll, „und wenn Sie noch einen Tausender drauflegen, dann hätte ich genau das richtige Auto für Sie."

Er zeigte mir einen Wagen, der einen sehr guten Eindruck machte; es war das richtige Bauherren- und Familienvatermobil.

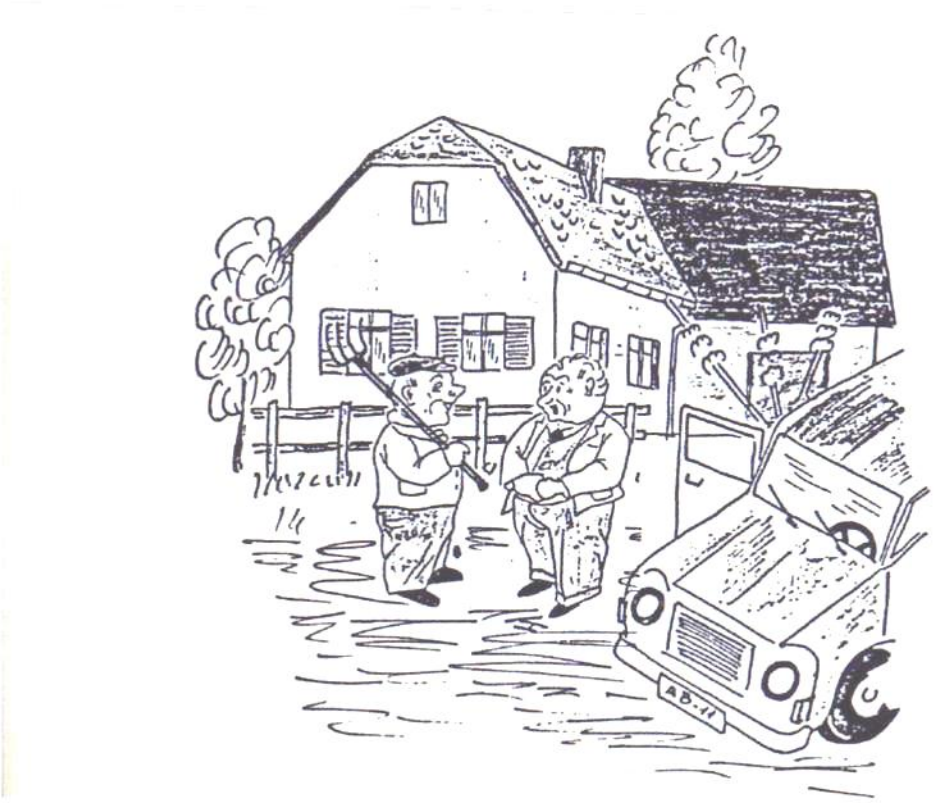
Doch als ich mir das Fahrzeug von innen besah, prallte ich erschrocken zurück. „Was ist denn das für ein fürchterlicher Gestank?" fragte ich verblüfft.

Der Wagen gehörte früher einem alten Landwirt und Jäger", meinte der Gebrauchtwagen-verkäufer, „man glaubt ja gar nicht, was die alles transportieren; aber wenn Sie ihn ein paar Tage mit offenem Fenster stehen lassen, dann verschwindet dieser Geruch sicher sehr schnell".

Da der Wagen für meine Absichten sehr geeignet war, wurden wir schnell handelseinig und zwei Tage später stand er schon zum Lüften auf meiner Baustelle und nach zwei Wochen stank er immer noch so entsetzlich wie am ersten Tag.

„Das ist ja interessant", meinte der Verkäufer der Gebrauchtwagenabteilung, als ich ihm davon erzählte, „aber der Kaufvertrag besagt, dass Sie den Wagen wie besichtigt und pro-begefahren gekauft haben; es steht nichts davon in den Verkaufsbedingungen, dass Ihnen auch noch sein Geruch gefallen muß!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001



„Der Mann hat Recht", bestätigte mir ein Rechtsanwalt, den ich deswegen befragte, „natürlich könnte man deswegen einen Musterprozeß führen, aber das wird teuer und der Ausgang ist ungewiß".

Die Arbeit auf dem Bau musste weitergehen, meine Familie ging zu Fuß und fuhr mit einer Gasmaske, die ich in einem Second-Hand-Shop erstanden hatte, der ausgemusterten Bundeswehr-Bedarf führte.

Besonders an Kreuzungen führte diese Gasmaske zu Verkehrsproblemen und die Polizei blätterte nahezu verzweifelt in der Straßenverkehrsordnung, aber Gasmasken am Steuer sind dort nicht erwähnt.

Nach acht weiteren Wochen stank das Auto immer noch wie am ersten Tag.

Im Kraftfahrzeugbrief fand ich die Anschrift des Vorbesitzers: „Schulte-Fusselbeck, Otto, Landwirt, stand da und die Anschrift. „Sie haben also meinen alten Wagen gekauft", sagte der Bauer und Jäger Schulte-Fusselbeck, als ich damit auf den Hof gefahren kam.

„Ich komme eigentlich wegen des Geruchs im Wagen", sagte ich."Das glaube ich Ihnen gerne", meinte Schulte-Fusselbeck. „Wie kommt es, dass die Karre so stinkt?" wollte ich wissen. „Als wir hier die letzte Tollwutepidemie hatten, erinnerte sich Schulte-Fuselbeck, „da hatte der Tierarzt keine Zeit auf den Hof zu kommen und ich musste meinen alten Ziegenbock, der sich verkühlt hatte, mit dem Wagen dahin bringen. Das Tier war noch nie mit dem Auto gefahren und der Schreck darüber muß ihm wohl auf die Blase geschlagen sein, und so ist es dann geschehen".

„Und wie kann man diesen Gestank wieder beseitigen?" wollte ich wissen.

„Überhaupt nicht", grinste Schulte-Fusselbeck, „machen Sie es wie ich, und versuchen Sie, den Wagen an jemanden zu verkaufen, der glaubt, den Gestank durch Lüften beseitigen zu können…"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Vorläufer der Radarfallen

Am 11. Juni 1905 beginnt die „Glidden Tour", die nach Art der heutigen Rallyes als eine Zuverlässigkeitsfahrt über eine Entfernung von 1000 Meilen in Amerika ausgetragen wird.

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind für diese Veranstaltung nicht aufgehoben worden. Daher hat jeder Fahrer eine Tabelle bei sich, in der steht, wo wie viele Meilen gefahren werden dürfen.

Die Polizei des Städtchens Dover hat unauffällig eine Messstrecke markiert und Beamte in Zivil mit Stoppuhren aufgestellt. Der Posten am Ende der Strecke ist mit starken Stricken ausgerüstet, mit denen Geschwindigkeitssünder rigoros abgefangen werden sollen – Die ersten Vorläufer der heute so modernen Radarfallen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Dein Nummernschild

Du hast mich tausende Kilometer getragen,
egal ob die Straßen gut oder schlecht.
Du warst mir stets ein guter Wagen,
die war jedes Sauwetter recht.
Weißt du noch, als ich dich in den Graben fuhr,
Himmelfahrt vor zwei Jahren.
Mitternacht zeigte damals deine Uhr,
du hast mich dennoch nach Hause gefahren.
Als wir letztens bergauf in den Alpen,
du kochtest – ich litt mit deiner Qual.
Aber du hast dich wacker gehalten,
und brachtest uns sicher zu Tal.
Als ich die Gartenmauer gebaut,
hab ich dich mit Baumaterial überladen.
Doch von dir hörte ich keinen Laut,
du hast die Ladung und mich getragen.
Es fällt mir wirklich schwer,
mich jetzt von dir zu trennen.
Ich hänge an dir sehr,
wo wir uns nun so lange kennen.
Wenn wir nun auseinandergehen,
in meinem Herzen bleibt dein Bild.
Auch wenn wir uns nie wieder sehen
über meinem Schreibtisch hängt –
dein Nummernschild.

- Sebastian Frech -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Vom patentierten Irrtum – zur Magnetzündung

Nicht nur Menschen wie Wilhelm Maybach und Emil Jellinek haben das Auto in Deutschland hoffähig gemacht – es bedurfte auch noch eines damals unbekannten schwäbischen Mechanikers, der als erster eine brauchbare elektrische Zündanlage konstruierte, welche die Leistung der Mercedeswagen auf 35 PS zu steigern vermochte – sein Name war: Robert Bosch.

Von Beginn an war beim Verbrennungsmotor die Zündung das größte Problem. Daimler gelangte auf dem Umweg des „patentierten Irrtums" zur Glührohrzündung, die mit möglichen Tourenzahlen bis zu 900 Umdrehungen pro Minute zwar den schnellaufenden Motor ermöglichte, aber doch den Nachteil hatte, dass sie – wegen der außen am Motor brennenden Flamme, feuergefährlich war.

Jellinek, der das klar erkannte, verlangte schon zu Beginn seiner Verhandlungen mit der Daimler-Motorengesellschaft eine elektrische Zündung.

Da er zunächst bei Daimler und Duttenhofer auf Unverständnis stieß, schrieb er in einem Zeitungsartikel: „…es ist nicht notwendig, dass ein Wagen umfällt, um das Benzin in Brand zu stecken, es genügt, dass eine heftige Erschütterung das Zuleitungsrohr zu den Brennern beschädigt…"

Schon ein Jahr nach der Erfindung des Viertaktmotors hatte N.A. Otto bei Werner Siemens in Berlin angefragt, ob man dort nicht eine elektrische Zündung entwickeln könnte.

Siemens lehnte zunächst ab, schrieb dann aber doch am 14. Juni 1877: „Werter Freund, Sie wünschten kürzlich eine elektrische Zündung für Ihre Maschinen. Es sind auch von anderer Seite dieselben Forderungen an uns gestellt worden. Ich möchte Ihnen aber zuerst die Lösung, die wir eventuell gefunden haben, zur Verfügung stellen. Es fragt sich, ob es Ihre Maschine gestattet, eine ein ganz kleine Welle in den Zündraum hineinzuführen und permanent in denselben zu drehen. Dann wird die Sache sicher gehen…"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Siemens konstruiert auch eine Zündung, die aber versagt, weil innerhalb des Verbrennungsraumes ein Zahnrad angebracht ist, auf dem die Kontaktfeder schleift – beide verbrennen in kürzester Zeit.

Später greift Nikolaus August Otto den Gedanken der elektrischen Zündung auf. Eines Tages, bei einem seiner abendlichen Spaziergänge, beobachtete er zwei Deutzer Pioniere, die an einem Holzkasten kurbelten. Auf seine Frage, was sie damit bezweckten, erklärten die Soldaten, dass in dem Kasten ein magnetisch-elektrischer Funke erzeugt würde, der eine Mine zu Explosion bringen würde.

Das regte Otto zu dem Gedanken an, eine solche magnetische Zündung bei seinen Benzinmotoren zu verwenden. Und so läuft bereits 1848 der erste von Otto gebaute Viertaktmotor mit elektrischer Zündung. Auf besonderem Wunsch liefert auch Deutz stationäre Motoren mit magnetelektrischer Zündung, doch sie sind immer noch der offenen Flammenzündung unterlegen.
Fast zur gleichen Zeit wie Otto beschäftigt sich in Wien der Mecklenburger Siegfried Marcus nicht nur mit dem Kraftfahrzeug, sondern auch mit dem Zündproblem von Benzinmotoren. Im Gründungsjahr von Siemens & Halske war er 1848 als Lehrling in die Firma eingetreten und ging vier Jahre später nach Wien, um dort als Mechaniker an der K.u.K. Medizinischen Josephs-Akademie im Physikalischen Institut zu arbeiten.

Im Jahre 1860 macht er sich selbständig und erwirbt seinen Lebensunterhalt mit der Reparatur von Webstühlen für die Seidenweber des „Schottenfeldes" bei Wien.

Er betätigt sich aber auch als Erfinder und baut in einen Handwagen einen Benzinmotor ein. Damit erregt er die Aufmerksamkeit von Professor Releaux in Berlin, der seinen Studienfreund Eugen Langen in Deutz darauf aufmerksam macht, dass jener Siegfried Marcus bereits Benzin zum Antrieb seines Verbrennungsmotors benutzt.

Schon 1875 – zehn Jahre vor Benz und Daimler – baute Marcus ein richtiges großes Automobil für die elektrische Zündung desselben am 1.11.1883 nicht nur das österreichische „Privileg" sondern auch das Reichspatent Nr. 29.947 auf eine elektrische Zündung explosiver Gase oder Flüssigkeiten in Explosionsmotoren erhält.

Sein Automobil und die elektrische Zündung bleiben lange Zeit unbekannt. Es mochte aber auch so sein, dass der Erfinder kein großes Zutrauen zu seinem Werk hatte.

Erst anlässlich der Wiener Jubiläumsausstellung1898 und damit nur wenige Tage vor dem Tode von Siegfried Marcus, wird sein Automobil der Öffentlichkeit vorgestellt.

Aber es ist zu spät. Zu dieser Zeit haben bereits die Automobile von Benz und Daimler, sowie zahlreicher anderer französischer Konstrukteure eine bessere technische Vollkommenheit erreicht als das Fahrzeug von Marcus.

Schnelle Elektromobile

Schon 1898 stellte Chasseloup-Laubat mit einem von Elektromotoren getriebenen Fahrzeug mit mehr als 63 Kilometer in der Stunde einen Rekord auf.

Der absolute Rekord für Fahrzeuge aller Klassen wird 1899 von dem Belgier Camille Jenatzy mit knapp 106 Kilometern in der Stunde aufgestellt. Mit seinem Elektromobil „La Jamais Contente" erreicht er eine Geschwindigkeit, die zu dieser Zeit noch nicht von einem Benzinwagen erreicht werden konnte.

Gefährliches Überholen

„Vorhin hat mir die Polizei meinen Führerschein abgenommen", erzählt Meisengeier im Büro, „wegen eines Geisterfahrers".

„Was haben Sie denn mit einem Geisterfahrer zu schaffen?" wundert sich der Kollege.

„Der Kerl fuhr so langsam", erklärt Meisengeier, „dass ich ihn überholen musste."

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Taxis von Paris

Im ersten Weltkrieg, am 7. September 1914, hat die deutsche Armee sehr schnell die Marne überschritten und nähert sich offensichtlich unaufhaltsam der Straße Meaux-Paris.

Zwischen Paris und den deutschen Truppen gibt es praktisch keine französischen Verbände mehr.

In großer Eile beschlagnahmt General Naunoury, als Kommandant von Paris, alle Taxis der Stadt, mit denen einmal die vornehmen Damen und Herren zum Dejeuner oder ins Theater zu fahren pflegten.

Mit diesen Taxis fahren nun annähernd zehntausend wehrfähige Männer, die in Paris noch zu finden sind, innerhalb weniger Stunden nach Meaux.

Das sogenannte „Marne-Wunder" geschieht, die deutschen Armeegruppen werden duch den völlig unerwarteten Flankenangriff überrascht und verunsichert und kommen in ihrem Vormarsch erst einmal zum Stehen – Paris ist vorerst einmal gerettet.

Das bewirken mehr als tausend rote und grüne Taxis, die Louis Renault zum Vergnügen der Pariser gebaut hatte.

Aber der Einsatz der Taxis von Paris hatte für den Automobilbau auch eine besondere Bedeutung: Die Militärs erkannten, dass das Automobil auch eine strategische Bedeutung haben kann – seit 1914 ging man daran, robuste und zuverlässige Militärfahrzeuge zu bauen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Tür geht nur von außen auf...

Ich war gerade auf dem Weg zum Stammtisch – Wamnitzer wollte mir heute erzählen, wie Grünbier das mit seinem Führerschein gedreht hatte, damit ihn die Polizei wegen der lächerlichen einskommaacht Promille nicht bekam, da sehe ich Lerchentöter, meinen Nachbarn vor seinem Haus in seinem Auto sitzen und er winkt mir ebenso beschwörend wie auffordernd zu.

„Was liegt an, Lerchentöter?" frage ich neugierig als ich an seinem Wagen stehe.

„Könnten Sie bitte mal die Fahrertür aufmachen?" höre ich seine Stimme aus dem Inneren des Wagens durch das Glas. „Danke", sagt Lerchentöter, als ich die Tür aufgemacht habe, „sie lässt sich nämlich nur noch von außen öffnen". „Warum sind Sie denn dann nicht nach rechts gerückt und da ausgestiegen?" frage ich verblüfft. „Weil die rechte Tür weder von innen noch von außen aufgeht", erklärt Lerchentöter.

Die Angelegenheit beginnt mich zu interessieren. „Wissen Sie, Lerchentöter gehe ich näher auf das Thema ein, „Da soll es so sinnvolle Einrichtungen wie Kfz.-Reparaturwerkstätten geben…"

„Reine Geldverschwendung" sagt Lerchentöter ebenso bestimmt wie schnell, „und am Ende hat man nichts als Ärger". Dann führt er weiter aus, dass er solche Reparaturen selber machen würde, aber bisher habe ihm die Zeit dafür gefehlt.

Mit diesen Worten wirft er die Tür zu, die auch wirklich sofort und zuverlässig schließt, aber dafür fällt mit einigem Lärm die Seitenscheibe herunter.

Ebenso prüfend wie sachkundig betrachtet er die Atmosphäre über unseren Köpfen und meint bestimmt: „Es wird bald Regen geben!" „Dann sollten Sie das Fenster wieder hochdrehen, Lerchentöter", rege ich an, „es könnte sonst sein, dass Sie einen nassen Hintern bekommen, wenn Sie wieder einsteigen".

„Das könnte ich tun", überlegt Lerchentöter, „aber dann fällt es wieder herunter, wenn ich die Tür von außen zuwerfe, es bleibt nämlich nur geschlossen, wenn man die Tür von innen zuzieht und dabei das Fenster festhält".

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Wissen Sie was, Lerchentöter", sage ich aus einer Eingebung heraus, „was Sie da haben, das ist kein Auto, das ist ein Geschicklichkeits-Testgerät!"

„Glauben Sie", greift Lerchentöter meinen Gedanken auf, „dass Sie soviel Geschicklichkeit besitzen, die Tür von innen zuzuziehen und dabei das Fenster festzuhalten?" Das glaube ich nicht nur, ich weiß es: und, um Lerchentöter davon zu überzeugen, setze ich mich auf den Fahrersitz seines Autos, ziehe die Tür zu und halte dabei die Scheibe fest. Beides bleibt geschlossen.

„Sehr schön haben Sie das gemacht, Herr Nachbar", meint Lerchentöter zufrieden, „und nun bleiben Sie bitte in meinem Wagen sitzen, bis ich heute Abend mit meiner Frau ins Kino fahre."

„Sind Sie verrückt geworden, Lerchentöter?" rege ich mich auf, „ich bin zum Stammtisch verabredet!"

„Aber Sie wissen doch", meint Lerchentöter, „dass die Tür nur von außen aufgeht!"

Ich versuche die Fensterkurbel zu drehen, aber die dreht ins Leere.

„Aber Herr Nachbar", lächelt Lerchentöter verstehend, „Ich habe Ihnen doch erklärt, dass man das Fenster nur aufbekommt, wenn man die Tür von außen zuwirft!" Ich bekomme Platzangst in diesem unheimlichen Auto und rutsche auf den Beifahrersitz.

„Das bringt nichts", meint Lerchentöter, während ich mich gegen die Tür werfe, „da gehen Tür und Fenster weder von innen noch von außen auf, Sie müssen schon warten, bis ich wiederkomme…"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Eine Ampel für den Partykeller

„Wissen Sie eigentlich, was so eine Ampel kostet?" fragte mich Wamnitzer ebenso vorwurfsvoll wie bestimmt...

„Tut mit leid, Wamnitzer", sagte ich, „aber die Einkäufe macht meine Frau, damit habe ich überhaupt nichts am Hut".

Wamnitzer faselte weiter von der Ampel, bis ich ihn fragte: „Haben Sie etwa eine Ampel umgefahren, Wamnitzer?"

„Natürlich habe ich eine Ampel umgefahren", sagte er leicht verärgert, ich kam von rechts und die Ampel von links, aber sie hatte Vorfahrt!"

„Das ist aber ein teures Vergnügen", sagte ich, denn die Angelegenheit begann mich zu interessieren, „was kostet eigentlich so eine Ampel?"

„Ich will es Ihnen ja schon die ganze Zeit sagen", wurde er beinahe wütend, „aber Sie lassen mich ja nicht zu Wort kommen!" Ich ließ ihn zu Wort kommen und er sagte es.

„Zehntausend Mark!" staunte ich, „das ist ja schon ein kleiner Bausparvertrag."

„Die zehntausend Deemmchen zahlt ja meine Versicherung", kam Wamnitzer in die Einzelheiten, „und den Schaden am Auto die Vollkasko".

„Haben Sie vielleicht eine Spezialampel umgesägt?" wollte ich wissen, denn die Schadenssumme schien mir doch sehr hoch.

„Nein, nein", meinte er entschieden, „das war eine ganz normale Ampel an dem Fußgängerüberweg am Theaterplatz". „Die kenne ich", versuchte ich mich zu erinnern, „aber da müssen Sie sich schon ziemlich dämlich angestellt haben, wenn Sie diese Ampel umgesägt haben.

Wamnitzer begann den Unfallhergang aus seiner Sicht zu schildern und man konnte seinen Worten entnehmen, dass die eigentliche Unfallursache, die er natürlich nicht bei der Polizei zu Protokoll gegeben hatte, keine blendende Sonne, sondern ein junges Mädchen im Minirock gewesen war.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Wamnitzer", staunte ich, „sind Sie nicht kürzlich Opa geworden?!" „Na und?" regte er auf, „auch ein Opa hat Gefühle!" „Und was fühlten Sie, als Sie die Ampel umgelegt hatten?" wollte ich wissen.

„Darum geht es doch gar nicht", meinte Wamnitzer, „es steht ja längst eine neue Ampel am Theaterplatz. Es geht mir doch darum, dass ich die alte Ampel in meinem Partykeller vor der Toilette aufgebaut habe!"

„Sie haben doch schon nicht alle Tassen im Schrank, Wamnitzer", entfuhr es mir verblüfft, „was wollen Sie denn da noch mit einer Ampel auf der Toilette?"

„Ich habe sie umbauen lassen", erklärte mir Wamnitzer, „und wenn jetzt einer meiner Partygäste mal zur Toilette muß, denn sieht er Ampel und weiß sofort, dass die Toilette bei Grün frei und bei Rot besetzt ist".

„Und was ist bei Gelb?" wollte ich wissen.

„Gelb leuchtet auf", erklärte mir Wamnitzer, „wenn das Ventil des Druckspülers betätigt wird und bedeutet, dass die Toilette gleich frei wird".

„Donnerwetter, Wamnitzer", sagte ich erschrocken, „dann gilt für Ihre Toilette ja die Straßenverkehrsordnung; was haben Sie denn da für Geschwindigkeitsbeschränkungen?"

„Mit Ihnen kann man über so etwas nicht reden, Herr Nachbar", regte Wamnitzer sich schon wieder auf, „das Ganze ist doch nur ein Spaß, ein Gag!"

„Na, ich weiß nicht, Wamnitzer", sagte ich unbehaglich, „so gagig finde ich Ihre Ampel gar nicht. Wenn ich daran denke, dass ich einmal bei Ihnen eingeladen, Ihre Toilette benutzen muß, und die ganze Partygesellschaft beobachtet an Ihrer Ampel den Gang meiner Geschäfte…"

„Sie sehen das völlig falsch, Herr Nachbar" erklärte mir Wamnitzer den tiefenpsychologischen Hintergrund des von ihm geschaffenen Sachverhaltes, „bisher hat doch jeder noch auf der Toilette seine Zeit egoistisch für sich allein verbracht, aber jetzt, mit meiner neuen Ampel, wird doch jeder, der meine Toilette im Partykeller benutzt – zu einem Entertainer für eine ganze Party!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Immer schneller ins 20. Jahrhundert

Es ist ein Mercedes, der sich 1901 in Nizza als erstes Benzinfahrzeug an den Rekord über „eine Meile mit fliegendem Start" heranwagt. Bescheidene 86,1 km/h werden dabei erzielt. Bereits 1902 werden wiederum mit einem Mercedes, mit einem 40-PS-Motor 103,4 km/h erreicht und man liegt damit immer noch unter dem Weltrekord von 105,8 km/h, den Jenatzy mit seinem Elektromobil im Jahre 1899 erzielte. Doch bereits zwei Tage später wird dieser Rekord von dem Franzosen Serpollet auf der Promenade des Anglais in Nizza gebrochen. Sein selbstgebautes Dampfmobil jagt mit genau 120,805 km/h über die Strecke.

In den Morgenstunden des 5. August 1902 erreicht Vanderbilt jr., von Beruf Sohn und Erbe des zweihundertfachen Millionärs William Vanderbilt, auf den Rennstrecken von Ablis eine Geschwindigkeit von 122,478 km/h und wird somit Inhaber des neuen Weltrekords. Am Ende des Jahre 1902 steht der Weltrekord schon auf 124,137 km/h. 1903 schraubt ein Gobron-Brillie-Wagen den Weltrekord auf 136,3 km/h.

Aber bereits 1934 holt ihn Vanderbilt mit einem 90-PS-Mercedes und einer Geschwindigkeit von 48,5 km/h „über die fliegende Meile" von Frankreich erneut nach Amerika. Doch der Kampf um die Rekorde wird sofort wieder von den Europäern aufgenommen.

In Nizza erreicht ein 100-Ps-Gobron-Brillie 152 km/h, ein 90-Ps-Mercedes in Ostende 156,5 km/H. Das Jahr schließt mit dem Rekord eines Dracq: 168,2 km/h.

Die Geschwindigkeit von 195,652 km/h wird von einem Stanley-Dampfwagen in Ormonde Beach erreicht. Da dabei der Kessel des Fahrzeugs explodiert, werden weltweit strengste Bauvorschriften für solche Fahrzeuge er lassen – Der Dampfwagen stirbt, aber nicht an der Technik, sondern wegen der Sicherheitsvorschriften.

1909, auf der britischen Brooklands-Bahn erreicht der zur Legende gewordene „Blitzen-Benz" 205 km/h, 1910 in Daytona Beach 211 km/h und 1911 228,1 km/h.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Mit einem Hubraum von 21,5 Litern und einer Leistung von 200 PS, hält der „Blitzen-Benz" von 1909 bis 1919 den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord.

Doch machen wir jetzt einen kleinen Sprung in das Jahr 1927, als ein Sunbeam die Dreihundertkilometergrenze überschreitet und schon 1931 von einem Napier Blue Bird mit 404,494 km/h auf den zweiten Platz verwiesen wird.

Ein Thunderbolt erreicht 1937 502,1 km/h und ein Railton Mobil Spezial 1947 633,6 km/h.

Zweiunddreißig Jahre später wird auf dem Gelände des kalifornischen Luftwaffen-stützpunktes Edwards mit 1,0106 Mach erstmals die Schallgeschwindigkeit von einem Fahrzeug auf Rädern überschritten.

Mit einer 48000-PS-Raketenmaschine und eine zusätzlichen Sidewinder-Rakete, die einen Schub von 2724 kg entwickelt, erreicht das Budweiser Rocket eine Geschwindigkeit von 1190,377 km/h.

Hier wo ich stehe, sind die Bäume,
die Straße und die Zwischenräume
so unvergleichlich groß und breit.
Mein Gott, mir tun die kleinen Bäume
am Ende der Allee entsetzlich leid!

- Erich Kästner -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die ersten Diesel

In den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts wird der Diesel-Motor, wegen seiner überschweren Bauart, lediglich als Schiffs- oder stationärer Motor verwendet.

Erst nach Diesels Tod macht ein Diesellastwagen eine Probefahrt über hundert Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von dreißig Kilometern in der Stunde bei drei Tonnen Nutzlast.

Als Schöpfer des Benz-Diesel-Motors gilt Prosper L'Orange, der Leiter der Versuchs-abteilung in der in der Gasmotorenfabrik Deutz. Er hat bereits 1908 mit einem kompressorlosen Diesel-Motor experimentiert.

Mit Hilfe eines Kompressors experimentiert Diesel noch 1908 mit einem höheren Druck als er im Zylinder herrscht; er spritzt den Kraftstoff mit einem Luftstrahl ein, denn es gab damals noch keine brauchbaren Kraftstoffpumpen und Düsen.

Nach seinem Eintritt in die Firma Benz findet Prosper L'Orange heraus, dass man sich den umständlichen und schweren Einblas-Kompressor sparen kann, wenn man im Zylinderkopf eine kleine Vorkammer anbringt, in der ein Teil des Kraftstoffes verbrennt, wobei der Druck in der Vorkammer ansteigt und der restliche Kraftstoff unter Einwirkung des Über-drucks, wie bei dem Einblasverfahren, in den Hauptbrennraum geschleudert wird.

Die Anmeldung des Patentes datiert auf den 14. März 1909. Im gleichen Jahr entwickelt auch Vickers Ltd. ein Verfahren mit direkter Strahleinspritzung. Rudolf Diesel, dem diese Maschine vorgeführt wird, lehnt das Verfahren jedoch ab. Hugo Junkers in Dessau beschäftigt sich aber weiter mit diesem Problem; doch der Erste Weltkrieg bringt alle Arbeiten zur Entwicklung eines Diesel-Fahrzeug-Motors zum Stillstand.

Nach dem Ende des Krieges erfährt Prosper L'Orange, dass Harry Leissner in Schweden einen kompressorlosen Diesel entwickelt hat.

L'Orange entwickelt diese Maschine und erhält am 8. März 1919 das sogenannte „Trichterpatent", das endlich im Jahre 1922 zum Bau des ersten brauchbaren Dieselmotors für Lastwagen führt.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Auch die MAN in Nürnberg hat inzwischen einen leichten Dieselmotor ohne Kompressor entwickelt, dessen Funktion im wesentlich mit L'Oranges Vorkammer-Motor übereinstimmt. Im Dezember 1924 werden auf der Berliner Automobilausstellung die ersten serienmäßigen Fahrzeug-Diesel-Motoren der Welt vorgestellt.

Mit dem Vorkammermotor der Benz-Werke in Gaggenau und dem Strahleinspritzmotor der MAN beginnt die schnelle Entwicklung des Diesel-Lastwagens bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in Europa und danach auch in Amerika.

Nicht vergessen werden soll an dieser Stelle, dass die Firma Bosch die Voraussetzungen für die serienmäßige Produktion der Diesel-Motoren schuf. Seit 1924 werden dort Einspritzpumpen, Düsenaggregate und Filter serienmäßig hergestellt und in alle Welt geliefert.

Von Bosch gehen auch die ersten ernstzunehmenden Versuche aus, den Diesel-Motor als Antrieb für Personenwagen nutzbar zu machen. Das erste Diesel-Auto für den Personenverkehr war ein Vierzylinder-Stoewer Motor, der als Otto-Motor in einen Diesel-Motor umgebaut wurde, schreibt Dr. Schildberger in seiner Schrift „Bosch und der Diesel-Motor".

Man hatte damals noch gar nicht die Absicht, mit dem Diesel- dem Otto-Motor Konkurrenz zu machen. Man wollte lediglich beweisen, dass Einspritzpumpen und Düsen auch bei kleinen Kraftstoffmengen von etwa zehn Kubikmillimeter pro Einspritzung noch einwandfrei arbeiteten.

Mit dem Typ 260-D lieferte Daimler-Benz ab 1936 den ersten Diesel-Personenwagen aus einer Serienproduktion. Zwanzigtausend Stück werden davon bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges gebaut.

Es ist die gleiche Firma, welche nach dem Krieg wieder neue Diesel-Personenwagen auf den Markt bringt. Zunächst den 170-D, dann den 180-D und den 190-D.

Mit dem „Hansa 1800" zieht 1953 Borgward nach, und es dauert nun auch nicht mehr lange, bis der Diesel-Motor im Pkw international wird.

Noch heute sind die Motorkonstruktionen immer noch weit davon entfernt, die von Rudolf Diesel angestrebte „Isotherme" zu erreichen, aber diese Motoren sind die wirtschaftlichsten Wärmekraftmaschinen, die es gibt.

Ursprünglich das Land des Diesels, musste Deutschland diese Vorrangstellung an Amerika abgeben. Dort werden jetzt die meisten Diesel-Motoren der Welt hergestellt.

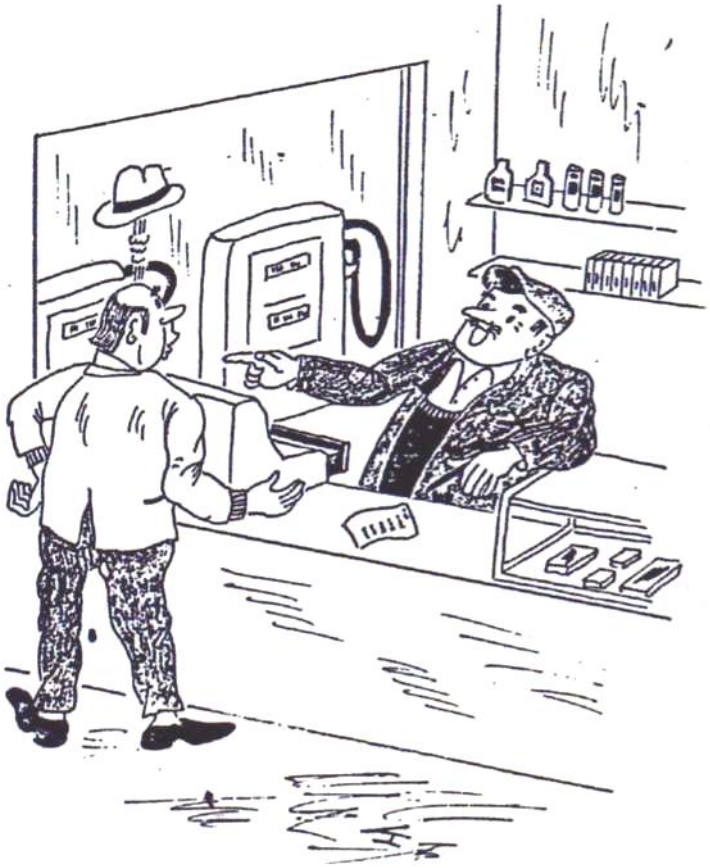
Der Erfinder Rudolf Diesel verlor sich unter rätselhaften Umständen im Dunkel der Menschheitsgeschichte.

Auf dem Dampfer „Dresden", der am Nachmittag des 29. September 1913 von Antwerpen nach Harwich fuhr, verschwand der Mann, der die Motorentechnik alternativ machte, spurlos von Bord. Erst am 10. Oktober sichtete ein holländisches Lotsenboot eine im Meer treibende Leiche. Man entnahm der Bekleidung des Toten einige Papiere, aus denen hervorging, dass es sich um die Überreste von Rudolf Diesel handelte.

Die Leiche selber ließ man weiter treiben, weil es auf See nicht üblich ist, Tote an Bord zu nehmen.

Sie wurde nie wieder gesichtet und die Meinung der Techniker bis in unsere Zeit geht davon aus, dass der große Erfinder Rudolf Diesel seinem Leben selber ein Ende gesetzt hat.

Warum er das tat, ist für die Nachwelt ein Rätsel geblieben, aber der Mensch Rudolf Diesel lebt heute noch in seiner Erfindung fort. Er schuf den Motor, der als wirtschaftliche Alternative zu der Erfindung von Benz und Otto heute beinahe jeden Lastkraftwagen antreibt und viele Personenkraftwagen. Wir haben allen Grund, seiner zu gedenken, wenn wir das charakteristische Geräusch des im Leerlauf laufenden Diesel-Motors hören.



Selbstbedienung...

Man sollte nie am Wochenende tanken wollen, denn da sind die Schlangen vor den Selbstbedienungstankstellen noch länger als in der Woche.

Endlich bin ich kurz vor der Tanksäule. Vor mir ist nur noch ein junger Man mit einem rabenschwarzen GTI, der den Zapfhahn am Schlauch in den Tankstutzen hängt. Während der Kraftstoff in den Tank läuft, prüft er den Motorölstand, reinigt die Windschutzscheibe äußerst sorgfältig und, der Zapfhahn hat die Tanksäule längst abgeschaltet, dann prüft er auch noch gewissenhaft den Druck aller Reifen, einschließlich des Reservereifens.

Ich bemühe mich, sachlich zu bleiben. Diese jungen Leute von heute glauben anscheinend mit dem Abschluß des Wehrdienstes das Rentenalter erreicht zu haben, wenn man sie einmal so ganz unvoreingenommen in ihren Bewegungen betrachtet.

Aber wie alles einmal zu Ende geht, so hat endlich der junge Mann vor mir die Inspektion seines Fahrzeuges zu seiner Zufriedenheit beendet, zieht den Zapfhahn aus dem Tank-stutzen, verharrt einen Augenblick überlegend und wendet sich dann freundlich lächelnd an mich.

„Tanken Sie schon einmal, ich fahre je sowieso gleich weg", sagt er zuvorkommend und drückt mir den Zapfhahn in die Hand.

Diese jungen Leute von heute, man ist da oft voreingenommen; aber ich kann meine Meinung ja immer noch korrigieren und habe es nicht nötig auf abgedroschenen Klischees herumzureiten!

Dieser junge Mann war jedenfalls sehr freundlich und er hängte auch gar nicht erst den Zapfhahn in die Halterung ein, sondern gab ihn mir gleich in die Hand, damit ich sofort weitertanken konnte.

Freundlich winkend fuhr er davon.

Ich begann also zu tanken, reinigte die Windschutzscheibe, prüfte den Luftdruck in den Reifen und den Ölstand.

Dann sah ich den jungen Mann hinter mir in seinem Auto sitzend, der, mit impertinenter Ungeduld im Blick, darauf wartete, dass ich endlich die Tanksäule freimachen würde. Also, diese jungen Leute von heute – so waren wir früher aber nicht! Denen sollte man wirklich mal etwas Geduld beibringen.

Einen Augenblick lang war ich versucht, nicht nur die Windschutzscheibe, sondern alle Fenster meines Autos gründlich zu reinigen und auch noch von innen, nur um diesen impertinent wartenden jungen Mann einmal zu zeigen, dass wir Älteren unsere verbrieften Rechte wahrnehmen können!

Doch da ich selber etwas im Zeitdruck war, verzichtete ich darauf und begab mich, allerdings gemächlichen Schrittes, zur Kasse der Tankstelle.

Dort musste ich zunächst warten, denn diese Tankstelle hatte insgesamt zehn Zapfstellen aber nur eine Kasse – was eigentlich für eilige Kunden ein unhaltbarer Zustand ist. „Einhundertzwanzig Mark zwanzig", sagte der Tankwart hinter seiner Kasse.

„Wie bitte?" staunte ich.

„Sie haben an der Zapfstelle sieben insgesamt einhundertzehn Liter getankt", meint der Tankart in Eile.

„Mein Tank fasst doch nur sechzig Liter", sagte ich, „ich fahre doch keinen Omnibus…!"

„Tut mir leid", meinte der Tankwart, aber die Anzeige…" In diesem Augenblick fällt mir der junge Mann wieder ein, der mir so zuvorkommend den Zapfhahn gereicht hatte und dann winken davongefahren war.

Nein, diese Jugend von heute!

„Schon gut", sage ich zu dem ungeduldigen Tankwart vor mir und den ungeduldig wartenden Kunden hinter mir, „kann ich Ihnen einen Scheck geben…?"

Grünbier und der Halleysche Komet

„Bedaure", sagt Petrus, als Adam Grünbier bei ihm vorstellig wird, „wer auf der Autobahn wendet, als Geisterfahrer endet!" „Aber ich habe mich so auf mein Glück verlassen, bisher hatte ich ja immer so etwas wir einen Schutzengel", meint Grünbier.

„Den hattest du auch", sagt Petrus verlegen, „aber der stand kurz vor der Weihe zum Erzengel, das ist so, wie wenn man bei euch in Rente geht, doch dann hatte er noch Resturlaub und sein Nachfolger war noch in den Semesterferien – ein bedauerliches Miß-geschick!"

„Könnte man mir nicht eine Rückfahrkarte ausstellen?" verlangte Grünbier zu wissen.

„Da müsstest du einen Antrag stellen", gibt Petrus zu bedenken, „der läuft bei uns hier durch die Instanzen wie ein Eilbrief bei der italienischen Post".

Also findet sich Adam Grünbier mit seinem Schicksal ab und in der himmlischen Kleider-kammer ein, wo er ein paar Flügel, ein langes weißes Hemd, einen Heiligenschein mit Solarbatterie und die Essensmarken für das tägliche Manna ausgehändigt bekommt.

Nach einigen Versuchen glaubt Grünbier die Flugtechnik vollendet zu beherrschen und versucht, mit Höchstgeschwindigkeit einen Schwarm Sternschnuppen zu überholen.

Mit nahezu Lichtgeschwindigkeit rammt er einige gemächlich dahinfliegende Engel, welche dadurch ziellos umhergewirbelt werden und verursacht einige Wolkenbrüche. Als er mit einem Erzengel, der ebenfalls gemächlich seines Weges fliegt, zusammenstößt, fühlt er erst einen mächtigen Schmerz und verliert anschließend das Bewusstsein.

„Rammst du mit Geschwindigkeit,
einen Engel aus Erz,
tut dir das immer leid,
denn es verursacht großen Schmerz",

ruft ihm der Erzengel nach, der niemand anderer als der längst verstorbene Geheimrat von Goethe ist.

So kommt Grünbier schon am ersten Tag seines Aufenthaltes im Himmel auf die paradiesnahe Intensivstation, während Petrus seufzend zum Telefon greift und sich über die geheime Katastrophenleitung mit der Hölle verbinden lässt.

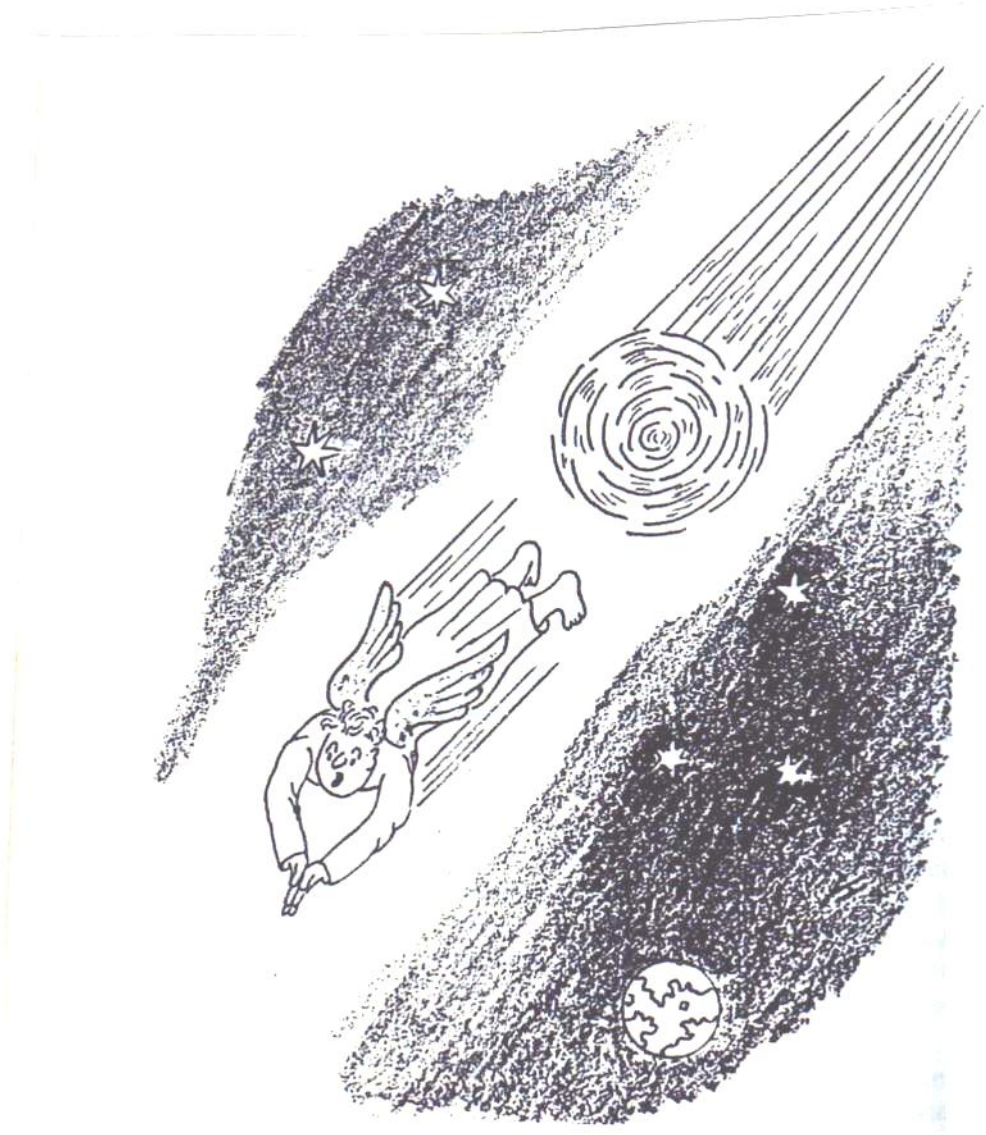
„Grünbier, Grünbier…?" überlegt Luzifer und hat plötzlich eine höllische Eingebung: „Ist das etwa der, der einmal auf einer Autobahnbaustelle mit hundertsiebzig geblitzt wurde?!"

Petrus hätte das gerne verneint, aber dann hätte sein Chef wieder mit ihm geschimpft, der Lügen gar nicht mochte. Also gibt er seufzend zu, dass es sich um besagten Grünbier handeln würde.

„So eine Type hat mir hier gerade noch gefehlt", ruft Luzifer, ehe er den Hörer auf die Gabel knallt, „mit dem Zug, den der hier entwickelt, bläst der mir noch meine Feuer aus". Seufzend überlegt Petrus, was man mit den Raser Grünbier anfangen könnte, damit der mit seinem Geschwindigkeitswahn nicht die gesamte himmlische Ordnung durcheinander brachte. „Ich habe wirklich hin und her überlegt, Herr", sagt er, als er endlich eine Audienz bei seinem obersten Dienstherren erreicht hat, „aber mit fällt nichts dazu ein, wie man den einfachen Engel Grünbier sein Rasen abgewöhnen könnte". „Diese Menschen", seufzt Gott, ich habe sie einmal aus einer Laune heraus geschaffen, und nun machen sie mir das Leben schwer…"

Gott überlegt hin und her und plötzlich hat er eine göttliche Eingebung: „Könnten wir ihn nicht zu einem Schäfer unserer Sternschnuppen machen?" fragt er hoffnungsvoll. „Herr", sagt Petrus voller Respekt, „er würde die Sternschnuppen nicht hüten, sondern zu überholen versuchen und damit die Milchstraße zu einer Rennbahn machen". "Ja, wenn das so ist", sagt Gott und schweigt dann stundenlang, denn er wartet auf eine weitere und bessere Eingebung, die auch schließlich kommt.

„Ich habe da eine Idee", ruft Gott schließlich erleichtert, „da gibt es doch diesen Halleyschen Kometen, dessen Flugbahn für alle Engel gesperrt ist; dieser Grünbier soll ihm voran fliegen und dafür sorgen, dass er seine Bahn nicht verlässt!"



SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die RR-Story

Der 9. Juli 1908 war nicht nur für die britische High Society ein großer Tag, es war auch ein Tag, der in die Automobilgeschichte der Welt eingegangen ist.

An diesem Tag begann die britischste aller britischen Automobilfabriken mit der Einweihung Ihres neuen Werkes in Derby, sechzig Kilometer nördlich von Coventry, mit der Produktion des Rolls-Royce.

Schon die Wahl des Standortes für das neue Werk schien symbolisch zu sein. Das Städtchen Derby ist die Heimat des Earl of Derby, jenes Mannes, der den Grundstein für das damals berühmteste Pferderennen der Welt legte.

The Honorable Charles Steward Rolls, jüngster Sohn des Lord Llanggattock of Mounmouth, war nur ein Mitbegründer des Werkes. Henry Royce, der eigentliche Begründer, kam aus kleineren Verhältnissen.

Mit einem Anfangskapital von ganzen siebzig Pfund gründete Royce mir A.E. Claremont eine Elektrowerkstatt.

1902 kaufte er sich einen gebrauchten Devauville, der sein erstes Auto war.

Damit war Royce dem Automobil verfallen und begann bald Autos eigener Konstruktion zu bauen, die zwar technisch gut waren, denen es aber in der Öffentlichkeit an der nötigen Beachtung mangelte.

Zu dieser Zeit lernte Henry Royce auf Umwegen die Gentlemen C.S. Rolls und Claude Johnson kennen, der damals der bekannteste Motorjournalist der britischen Inseln war. Außerdem war Johnson Rolls Teilhaber, der nicht nur Rennen fuhr, sondern auch mit Automobilen handelte.

Als ein bis dahin unbekannter Crossley-Wagen eine spektakuläre Fahrt von London nach Monte Carlo unternommen hatte, startete Johnson sofort in umgekehrter Richtung mit einem Royce-Wagen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die Presse war informiert und der Royal Automobile Club überwachte die Fahrt, bei der Johnson die Zeit des Crossley-Wagens um drei Stunden und einundzwanzig Minuten unterbieten konnte, obwohl er in Calais drei Stunden und elf Minuten auf ein Schiff warten musste.

1905 baute Henry Royce den ersten V-8-Motor der Welt und wenig später den „Legalimit" – Wagen, der den englischen Gesetzen entsprechend eine Höchstgeschwindigkeit von zwanzig Meilen hatte, egal ob er bergauf oder bergab fuhr. Vor allem diese beiden Entwicklungen wurden große Misserfolge, die am Vermögen der Royce Ltd. zehrten.

Um die Firma zu sanieren, gründeten die Gentlemen Royce, Claremont, Rolls und Johnson am 16. März 1906 die Rolls-Royce Ltd.

Kein Mensch konnte an diesem Tag geahnt haben, dass dieser Name später in der ganzen Welt eine beinahe magische Faszination erhalten sollte.

Es war Henry Royce, der den Plan hatte, das beste und prächtigste Auto der Welt zu bauen. Es sollte ein Wagen sein, der so leise fuhr wie ein Elektro-Taxi und dabei den Komfort eines Pullman-Wagens der amerikanischen Eisenbahnen bot.

Außerdem sollte der Wagen repräsentativ sein. Weithin sichtbar sollte er beweisen, dass sein Besitzer in der Gesellschaft ganz oben stand.

Gerade noch rechtzeitig zur Londoner Automobilausstellung 1906 wurden die beiden ersten Wagen fertig – majestätische Automobile mit Polstern aus bestem Saffianleder.

Es war Johnsons Idee, Stoßstange, Kühlerberkleidung und sonstigen Zierrat versilbern zu lassen und dezent ein Schild anzubringen, das verkündetet, dass das erste Auto von Rolls-Royce auf den Namen „Silver Ghost" getauft wäre.

Der „Silver Ghost" begründete den Ruhm der Rolls Royce Werke, und er wurde bis 1925 nahezu unverändert gebaut. Ein Triumph, den C.S. Rolls nur noch in den Anfängen erleben konnte. Er starb am 12.7.1910.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Wenige Monate später brach Henry Royce am Reißbrett zusammen. Er zog sich nach Le Canadel in Frankreich zurück, wo er weiter konstruierte und das Werk in Derby nur immer für kurze Zeit besuchte.

Claude Johnson übernahm die Leitung der Firma. Royce, der Chefkonstrukteur, blieb der Mann im Hintergrund. Seine Anweisungen wurden auf Bütten gedruckt und in Leder gebunden, den Sachbearbeitern der Firma zugeleitet.

Noch heute, als Royce Bibel bekannt, werden die Aufzeichnungen aufbewahrt – Ihr Inhalt ist „top secret".

Auf den Rennstrecken der Welt und auf allen Straßen feiern die Fahrzeuge von Rolls Royce in dieser Zeit Triumphe.

Der russische Zar, indische Maharadschas Könige und Dollarmillionäre fahren die Fahrzeuge der berühmten Firma.

Im ersten Weltkrieg werden gepanzerte Fahrzeuge für Generale und Oberbefehlshaber gebaut. Außerdem Flugzeugmotoren. Der 225-PS-Eagle, der 75-Ps-Hawk und der Falcon erlangen auf Anhieb Weltberühmtheit.

Seit 1931 baute Rolls Royce nach Übernahme der Bentley Motors Ltd. Sportwagen. Unter dem Namen Bentley wurde ein nahezu geräuschloses Silent Sport Car mit Rolls Royce Motor geliefert.

Heute ist die Automobilfertigung weitgehend in den Hintergrund getreten.

Auf jeden Rolls Royce gibt die Firma aber heute noch drei Jahre Garantie und jeder Wagen wird einmal im Jahr von einem Werksmonteur kostenlos geprüft und überholt.

Als Henry Royce am 22. April 1933 im Alter von 70 Jahren starb, machten sich auf der ganzen Welt Monteure auf den Weg, um an allen Rolls Royce-Wagen die bisher rot prangenden Insignien „RR" durch Schwarze zu ersetzen.

Im Zeichen der Trauer um Henry Royce sollte dieses Symbol automobiler und menschlicher Vornehmheit von da an nur noch in Schwarz gefertigt werden.

Die französischen Pioniere

Nach der Weltausstellung 1889 begann Levassor Motoren nach einer Lizenz von Daimler zu bauen – auch ganze Kraftwagen – die immer mehr von seinem Teilhaben Panhard verbessert wurden.

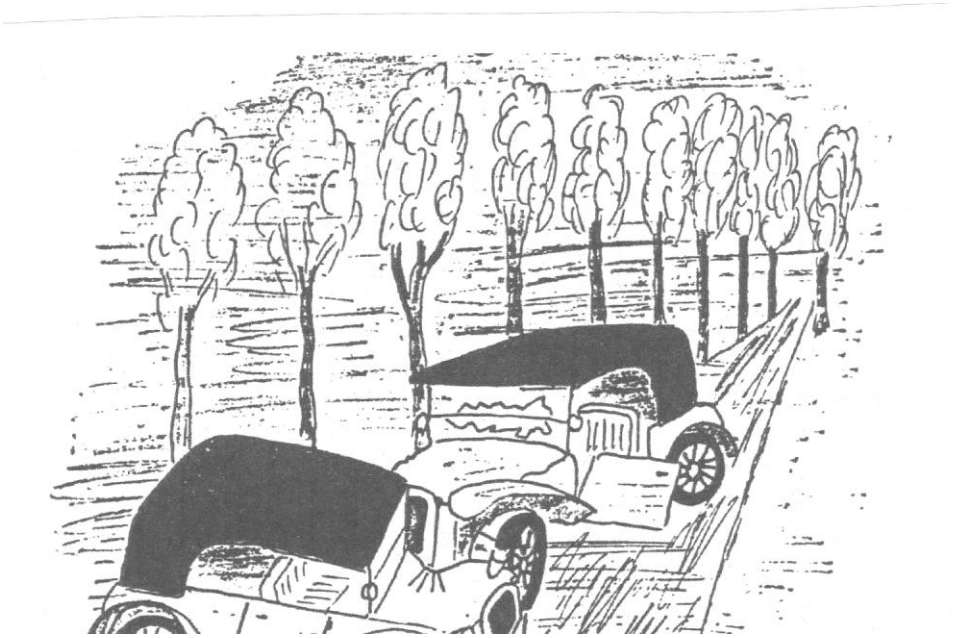
Sein Freund Armand Peugeot setzte zu dieser Zeit noch auf das Dampfautomobil und lieferte das erste Fahrzeug dieser Art am 17. Februar 1890 aus.

Nur ein Jahr später gelang es Levassor zum erstenmal die zehn Kilometer lange Strecke von der Avenue d'Ivry um Pont du Jour ohne jede Panne zurückzulegen, wie er es sich seit zwei Jahren erträumt hatte.

Aufgrund der vorhergegangenen Versuche haben die Zeitungen in einem Wortspiel aus Panhard „Pannard" gemacht, weil der Wagen auf dieser Strecke immer mit irgendeiner Panne liegengeblieben ist.

Die geglückte Fahrt bot Anlaß für ein rauschendes Fest in der Fabrik, zu dem auch Armand Peugeot und seine Verwandten eingeladen wurde und damit seit diesem Tag e die besten Kunden Levassors waren.

Peugeot stellte die Produktion der Dampfwagen ein, kaufte Benzinmotoren nach der Lizenz von Daimler bei Panhard und Levassor, die sie in ihre selbstkonstruierten Fahrzeuge ein-bauten.



Tödliche Autoliebe

Das war der Graf von Hohenstein,
der sperrte seine Tochter ein.
Sie liebte einen Offizier.
Der Vater sprach: „Du bleibst bei mir!"

Da half nur Flucht, und die Komtess
entfloh mit ihren 10 PS.
Sie steuerte durch Nacht und Not.
Doch auf dem Kühler saß der Tod!

Das Auto jenes Offizieres
kam links gefahren, rechts kam ihres.
Der Nebel war entsetzlich dick.
Und so vollzog sich das Geschick.
Von links ein Schrei,
von rechts ein Schrei –
Das macht nach Adam Riese zwei!

- Erich Kästner -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Autos mit schlechtem Ruf

Auf dem Gipfel seiner Macht besaß Adolf Hitler1941 zwei völlig identische Mercedes-Benz 770-K. Die Fahrzeuge waren sechs Meter lang und hatten ein Gewicht von 4,5 Tonnen. Der Schutz vor Attentaten wurde von einer dreißig Millimeter starken Panzerplatte und 12 Millimeter dickem Glas übernommen.

Die Fahrzeuge verbrauchten 76 Liter auf 100 Kilometer und die Tanks fassten 200 Liter. Der Führer benutzte die Limousinen für Paraden und Inspektionsreisen in die eroberten Länder.

Als Kriegsbeute wurden diese Fahrzeuge in die USA gebracht und noch vor einigen Jahren wurde eines von ihnen für 141000 Dollar an einen Autohändler in Wisconsin verkauft.

Ebenfalls in keinem guten Ruf stand ein Ford V-8, den sich der Großhändler Jesse Warren für 785 Dollar mit Bar und Heißwasserboiler im März 1934 gekauft hatte.

Der Wagen wurde bereits am 29. April 1934, als er vor der Garage stand, seinem stolzen Besitzer gestohlen. In nur 23 Tagen fuhren die Diebe damit 12000 Kilometer, ehe sie in Louisiana in einen Hinterhalt der Texas Rangers gerieten und dabei von 77 Kugeln getroffen wurden. Die Namen der beiden Toten: Bonnie und Clyde.

Ähnlich weltbekannt wie der Graf & Stift Phaeton, wurde die Spezialanfertigung Lincoln Continental, Modell 1961, der sieben Personen Platz bot und dem amerikanischen Präsidenten Kennedy zur Verfügung stand.

Der Wagen war mit zusätzlichen Klappsitzen, Haltegriffen und Steigbügeln an der hinteren Stoßstange für die Sicherheitskräfte ausgerüstet und hatte ein Klappverdeck, das in vier separaten Segmenten den Wagen ganz überspannen konnte. Das Verdeck war an jenem 22. November 1963 offen, als der Präsident von den tödlichen Kugeln getroffen wurde.

Der Lincoln erhielt später neue verbesserte Sicherheitsausrüstungen und gehört heute zum Wagenpark der US Geheimdienstes.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

James Hundertachtzig und die Damen

Wo Motoren heulen und Bremsen quietschen,
da laufen Wagen und auch Mietzen.
James Hundertachtzig fuhr nicht nur Rennen,
er mochte auch gerne mit Renn-Kätzchen pennen.

Ein richtiger Rennfahrer braucht nicht nur Reifen,
er mag sich auch gern mal ein Mädchen greifen.
James Hundertachtzig hatte einen starken Arm ,
und somit von den Damen einen ganzen Schwarm.

Zwar hatte er nicht einen ganzen Harem,
wie der bekanntere McLaren.
Doch Insider meinten leise und bedeutungsvoll:
„Der James Hundertachtzig erfüllt sein Soll!"

Der gute James fuhr nicht nur Zwölfzylinder,
er sorgte auch für viele Kinder.
So fuhr er bis zu seinem plötzlichen Ende,
nur noch für die Alimente.

„Doch auch in den Pausen zwischen den Rennen,
lernte er immer wieder neue Damen kennen.
Und keine, die man später befragt,
hat sich über James Hundertachtzig beklagt.

James beherrschte die Technik voll und ganz,
und ging auch nachts aus dem Rennen mit Eleganz.
Nie brauchte man deshalb lange zu raten,
James war im Ziel nach neun Monaten.

James beherrschte die Kurven der Strecke,
so gut, wie die in seinem Bette.
Und kaum hatte er dort die Übersicht verloren,
war bald schon ein neuer James Hundertachtzig geboren.

Deswegen von der Rennleitung angesprochen,
hat James Hundertachtzig den Braten gerochen.
Und erklärte fröhlichen Angesichts,
von Vollbremsungen halte er als Rennfahrer nichts.

- Sebastian Frech -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Liebenswertes – verrücktes Auto!

Wir hatten eingangs behauptet, dass das Auto, vom Menschen geschaffen, den Menschen geformt hat. Wir können uns vorstellen dass das einen kleinen Sturm der Entrüstung ausgelöst hat – vor allem unter denjenigen Zeitgenossen, die davon überzeugt sind, nicht nur ihr Auto immer fest im Griff zu haben.

Wir sind bereit, hier den Beweis anzutreten, dass der Beziehung zwischen dem Menschen und seinem Auto nicht selten eine skurrile und verblüffende Eigenschaft zuzuschreiben ist.

Eine besondere Verrücktheit dürfte der schnellsten Erdumrundung mit 42670 Kilometern beim Rund-um-die-Welt-Rennen aus Anlaß der Feierlichkeiten zum 200jährigen Bestehen der USA, vom 4. Juli bis 15. Oktober 1976 in 102 Tagen, 18 Stunden, 26 Minuten und 54,7 Sekunden bei einem Durchschnitt von 75,99 km/h nicht unbedingt zugrunde liegen. Dieser Rekord wurde von Jonnie Parsons mit einem Pontiac GP erreicht.

Als uneingeschränkte Verrücktheit kommt uns allerdings der Weltrekord im Rückwärtsfahren vor, den Charles Creighton und James Margis aus Mapplewood in Missouri aufstellten. Mit ihrem Ford S Roadster, Baujahr 1929, fuhren sie vom 26. Juli bis zum 13. August 1930 die 5375 Kilometer von New York bis Los Angeles im Rückwärtsgang, ohne den Motor abzustellen. Selbstverständlich fuhren sie die Strecke auch so wieder zurück und wir können heute nur noch rätseln, ob hier die Technik dem Menschen standgehalten hat, oder ob die Menschen der Technik standhielten. Es scheint jedenfalls so zu sein, dass die Autos damals mehr aushielten als heute. Und damit sind wir beim Thema Reparaturen!

Es war John Guest, ein Geschäftsmann aus Barmsley in England, der seinen Triumph-Sportwagen, Baujahr 1949, im Mai 1966 wegen einer Reifenreparatur in eine Werkstatt brachte. Kurz darauf erkrankte er für längere Zeit und als er nach seiner Genesung in der Werkstatt nach seinem Auto fragte, wusste dort niemand etwas davon. Er nahm an, dass der Werkstattbesitzer inzwischen das Auto verkauft hatte, um die Reparaturkosten zu decken. Ein neuer Werkstattbesitzer fand das inzwischen 31 Jahre alte Auto in einer Ecke der Werkstatt wieder und erwarb den Wagen vom ursprünglichen Besitzer, der ihn vor 14 Jahren zur Reparatur gegeben hatte, 1980 für umgerechnet DM 8000!

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Bevor man jedenfalls ein Auto vorwärts, rückwärts oder auch reparaturbedürftig fahren darf, benötigt man einen Führerschein und auch darüber gibt es Verblüffendes zu berichten. Der erste Führerschein wurde am 14. August 1893 von der Pariser Polizei ausgegeben; gleichzeitig mussten schon damals alle Bewerber eine Fahrprüfung ablegen.

Ab 10. März 1899 mußten diese Führerscheine mit einem Passbild versehen sein und bereits am 1. November 1899 waren 1795 Bürger im Besitz einer solchen Fahrerlaubnis.

In Deutschland wurde eine erste Fahrerlaubnis am 1. August 1888 in Mannheim für Carl Benz ausgegeben. Seine Tochter Clara dürfte die erste Dame in Deutschland gewesen sein, die ohne Fahrerlaubnis ein Fahrzeug steuerte. Sie tat das im Alter von 15 Jahren, allerdings mit Erlaubnis des berühmten Vaters.

So junge Fahrer sind auch heute noch keine Seltenheit, denn allein in 13 Staaten der USA dürfen Jugendliche ab 14 Jahren mit einer amtlichen aber eingeschränkten Fahrerlaubnis die Straßen unsicher machen. Den normalen Führerschein macht man in den USA mit 15 Jahren, und in Hawaii und Mississippi braucht man dazu nicht einmal Fahrunterricht zu nehmen.

Die leichtesten Fahrprüfungen der Welt dürfte es wohl in Ägypten geben, wo man die Fähigkeit, sechs Meter vorwärts und sechs Meter rückwärts zu fahren für ausreichend hält.

Besonders beharrlich beim Ablegen der Fahrprüfung zeigte sich Mrs. Miriam Hargrave aus Wakefield in West-Yorkshire. Am 29. April 1970 fiel sie durch die 39. Fahrprüfung innerhalb von acht Jahren, nachdem sie eine Reihe von Ampeln mit Bravour bei Rot und ohne anzuhalten passiert hatte. Bei ihrem 40. Versuch und nach 212 Fahrstunden bekam sie endlich am 3. August 1970 den so begehrten Führerschein. Über das weitere automobilistische Leben der Dame schweigt die Chronik. Wir möchten hier aber nicht über die Autounfälle schweigen, gehören sie doch zum Auto, auch wenn sie kaum liebenswert-verrückt sind.

Das erste Opfer des Autoverkehrs war der Grundstücksmakler H.H. Bliss, der 1899 beim Aussteigen aus einer Straßenbahn überfahren wurde und am nächsten Tag seinen Verletzungen erlag. Bereits achtzig Jahre später gab es in den USA alle 18 Sekunden einen Verkehrsunfall, und all elf Minuten kam dabei ein Mensch um Leben. Das ergab in der Unfallstatistik 1.240.200 Straßenverkehrsunfälle mit 1.846.000 Personenschäden und 49.200 tödlich Verunglückten. Man nahm schon damals an, dass mehr Amerikaner bei Autounfällen ums Leben kommen als bei allen von Amerika geführten Kriegen zusammengenommen.

Als ein besonders vielseitiger Verkehrssünder muß zweifellos ein 57 jähriger Kraftfahrer aus McKinney in Texas gelten, der am 15. Oktober 1966 in Dallas innerhalb von zwanzig Minuten zehn Strafmandate wegen verschiedener Verkehrsdelikte erhielt. Er war viermal auf der falschen Straßenseite gefahren, hatte sich viermal der Fahrerflucht schuldig gemacht und sechs schwere Unfälle verursacht.

Noch mehr Unfälle verursachte 1977 ein 21 jähriger Student in München, der in zwanzig Minuten 200 geparkte Autos rammte und dabei einen Schaden von einer Viertelmillion DM produzierte. Daß man sich mit seinem Auto nicht unbedingt auch auf größere Strecken nur auf dem Land bewegen muß, bewiesen Ben und Eleanore Carlin, die am 8. Mai 1952 von einer Reise nach Montreal zurückkehrten, bei der sie mit einem Amphibienjeep vom Typ Half-Safe 62765 km auf dem Land und 15450 km auf dem Wasser zurückgelegt hatten.

Aber egal, wo ein Auto in der Öffentlichkeit bewegt wird, es benötigt ein amtliches Kennzeichen – und auch hier wollen wir aus der vorhandenen Menge an Material einige wenige liebenswerte Verrücktheiten nicht außer Acht lassen.

Das wohl umstrittenste Nummernschild war die Berliner Nummer IA-1. Der deutsche Kaiser Wilhelm II. glaubte darauf ein Anrecht zu haben und prozessierte deswegen mit dem Berliner Kaufhausunternehmer Rudolf Herzog, dem die Nummer von der Berliner Polizei zugeteilt worden war und einen seiner Lieferwagen zierte.

Majestät beabsichtigte, damit seinen nach eigenen Angaben ausgestatteten „Großen Mercedes", ein Acht-Zylinder-Fahrzeug, dass damals schon 44500 Reichsmark gekostet hatte, zu schmücken.

Statt des Mercedessterns wurde das Kaiserliche Fahrzeug von einem Hohenzollernwappen geziert und legte 130000 Kilometer ohne das begehrte Kennzeichen zurück, da der Kaiser den Prozeß verlor. Aber noch heute gelten besondere Kennzeichen als beliebte Statussymbole. So erwarb der in Hongkong ansässige chinesische Filmproduzent Sir Run Run Shaw für 130000 Mark eine besonders glückverheißende Nummer, die auf einer Wohltätigkeitsauktion der Hongkong-Kolonialbehörden verkauft wurde, und in London wechselte im April 1973 eine besondere Kraftfahrzeugnummer für umgerechnet 91000 DM den Besitzer. Es ist kein Geheimnis, dass die Liebe zum Auto teuer werden kann und es gibt sogar Autos, die mit zunehmenden Alter immer wertvoller werden. Sie einfach als Oldtimer zu bezeichnen, wäre eine Plasphemie.

So wie ein Oldtimertreffen weit über einen Gebrauchtwagenhandel einzustufen ist, ist eine Versteigerung von sagenhaften Luxuskarossen bei Christie in London vielleicht nur noch dem Gebot auf einem echten Rembrandt unterzuordnen. So wurde in dem berühmten Londoner Auktionshaus im Juni 1980 ein Silver Ghost von Rolls Royce aus dem Jahr 1910 für umgerechnet 280000 DM versteigert. Ein Mercedes Roadster aus dem Jahre 1936 wechselte ebenfalls bei Christies für umgerechnet 779000 DM den Besitzer. Zwar nicht als altes, aber dafür sicherlich als dauerhaftes Auto wurde im August 1978 der Mercedes 180 D aus dem Jahr 1957 des Robert O'Reily in Olympia, Washington USA mit 1906879 Kilometern ermittelt.

Es gibt aber auch Autos, die nicht für den normalen Straßenverkehr gebaut werden und nur dazu dienen,zu zeigen. was man alles aus und mit einem Auto machen kann.

Das Fahrzeug mit dem stärksten Kolbenmotor der Welt ist die 1964 von Jim Little gebaute Quad Al. Das Fahrzeug ist mit vier Allison-V-12-Flugzeugmotoren ausgerüstet und bringt mit Vierradantrieb, acht Rädern, einer doppelten Sechs-Scheiben-Kupplung, sowie 96 Zündkerzen und 96 Auspuffrohren 12000 PS auf die Straße.

Als gegenwärtig möglicherweise schnellstes Straßenfahrzeug der Welt ist der 298 km/h schnelle Jameson-Merlin anzusehen der von einem V12-Merlin-Flugzeug-Motor mit 1760 PS angetrieben wird.

Aber der gewöhnliche Autoliebhaber träumt doch eher von den großen Ereignissen des privaten Straßenverkehrs, die hier nicht vergessen werden sollen.

Das größte damals für den privaten Straßenverkehr gebaute Personenauto war der Bugatti Royale, Modell 41. Nur sechs Exemplare wurden von Ettore Bugatti hergestellt, einige existieren heute noch.

1927 erstmals gebaut, hat das Fahrzeug einen Acht-Zylinder-12,7-Liter-Motor und ist 6,7 Meter lang; allein die Motorhaube hat eine Länge von mehr als zwei Metern.

Nur ein Zentimeter fehlt an einer Länge von neun Metern der Sonderanfertigung eines Cadillac-Fleetwood mit zwei Farbfernsehgeräten, einer Stereoanlage mit acht Lautsprechern, Kühlschrank, Bar, Videorecorder und –kamera, vier Telefonen und einem Tresor – das Fahrzeug kostete 100000 Dollar. Aber als längste Limousine gilt gegenwärtig das 10türige 18sitzige Travelall-Modell der Stagway Coaches Inc. mit einer Gesamtlänge von 7,7 Metern.

Um in der Terminologie der Autofahrer zu bleiben, möchten wir an dieser Stelle auf die Bremse treten, aber damit eine weniger eindrucksvolle Bremsspur verursachen als jener Jaguar auf einer öffentlichen Straße am 30. Juni 1960, der in der Nähe von Luton in Bedfordshire eine Bremsspur von 290 Metern verursachte. – Das ist wenig gegen die Bremsspur, welche der düsengetriebene „Spirit of America" hinterließ, als er am 15. Oktober 1964 auf dem Salzsee von Bonneville in Utah außer Kontrolle geriet; sie war fast 9600 Meter lang.

Also lassen Sie uns zurückkehren zu den liebenswerten Verrücktheiten, die man mit einem ganz normalen Auto auf einer ganz normalen Straße aus einer ganz normalen Situation heraus anstellen kann und die vielleicht nicht den Betroffenen, oft aber den Beteiligten weitere Bausteine zum unerschöpflichen Thema Auto liefern.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Ein Streich mit Folgen

Ich möchte nicht vergangenen Zeiten nachhängen, aber die Erinnerung kann einem trotzdem niemand nehmen.

Als wir noch Lehrlinge waren, haben wir gerne mal so einen kleinen Unsinn gemacht und damit unsere Meister und Altgesellen verblüfft – obwohl diese in unserem Alter auch nicht viel besser waren als wir.

Die Zeit dafür war immer gekommen, wenn wir „die Bude gefegt hatten", da konnte man schon mal ein ausgedientes Kugellager auf einem passenden Dorn mit Druckluft antreiben, es bei genügender Geschwindigkeit auf den Boden setzen und dann quer durch die Werkstatt laufen lassen. Das Lager ging ab wie der Blitz und schlug nach etwa dreißig Metern ein entsprechendes Loch in die gegenüberliegende Mauer.

Ungefährlich war das Ganze natürlich nicht, denn wenn jemand unverhofft den Weg des rasenden Lagers kreuzte, dann musste er schon einige Sprungkraft und schnellere Gangart einsetzen, wenn er nicht wollte, dass ihm das Lager die Füße wegschlug. Dummerweise konnte man nicht sehen, ob jemand den Weg des Lagers kreuzen würde, und da gab es schon manchmal heiße Ohren, denn die Meister und Altgesellen waren damals noch Anhänger der direkten und autoritären Erziehung.

Aber so etwas wurde früher noch familiärer als heute gesehen und der, der einem ganz autoritär mal eine geknallt hatte, der nahm einem dann auch schon mal auf dem Motorrad mit, um so einen entsprechenden Ausgleich zu schaffen. So war das damals; wir brachten den Respektpersonen das Laufen bei und die autorisierten sich und standen damit bei uns in der Schuld.

Aber einmal, ich hatte gerade zwei rasende Lager auf dem Dorn und ließ sie laufen, da kreuzte der Herr Geschäftsführer ihren Weg und konnte ihnen nur noch mit knapper Not entgehen.

Kopfschüttelnd sah er, wie die beiden Lager den Putz von der Wand schlugen und funkensprühend durch die Gegend sausten. Und dann sah er uns.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Natürlich hätten wir davonlaufen können, aber er kannte uns ja alle; also hielten wir mutig die Stellung.

„Also wisst ihr, Jungs", kam er vollkommen ruhig auf uns zu, „das haben wir vor schon vor zwanzig Jahren mit vier Kugellagern auf einmal gemacht".

Wir dachten schon, dass wir bei ihm einen guten Tag erwischt hätten und atmeten insgeheim auf. Es war ja damals noch so, dass es einem Lehrling nicht zustand, einem Geschäftsführer eine schnellere Gangart beizubringen.

„Aber ich sehe nicht ein", lächelte er in unsere erleichterten Gesichter, „dass ihr alleine bestimmt, wer sich hier wie schnell bewegt, und deshalb werdet ihr alle die beiden nächsten Samstage zum Feilen kommen, denn Feilen kann man gar nicht genug lernen!" Wie gesagt – es ist schon lange her…

Abu Salam muß sparen

Vor einigen Jahren noch war Abu Salam ein gern gesehener Kunde bei der Mackenzie Motor Corp. in London und auch in den Nobelherbergen der Stadt, welche seinen Harem und die Leibwächter beherbergen durften, rechneten sich das zur großen Ehre an und einen großen Umsatz zu.

Abu Salam war kein Potentat, er war einfach ein sehr reicher Mann, der nicht auf den Tausend-Dollar-Schein sehen musste, weil er einige Ölquellen sein eigen nannte.

Regelmäßig einmal im Jahr war er bis vor einiger Zeit nach London gereist, um sich einen neuen Rolls Royce, und wenn der ihm sehr gefiel, auch gleich mehrere zu kaufen.

Mit der Rückgabe der alten Fahrzeuge hatte die Mackenzie Motor Corp. keine Schwierigkeiten, denn der reiche Mann aus dem Morgenland pflegte diese an ebenso ergebene wie hilfreiche Freunde zu verschenken.

Deshalb empfing man Abu Salam auch nach längerer Abwesenheit mit ausgesuchter britischer Höflichkeit und begehrte, mit dem obligatorischen Understatement, seine Wünsche zu hören.

„Einen gebrauchten Rolls", flüsterte Abu Salam verschämt. „Einen gebrauchten…?" glaubte Mackenzie sich verhört zu haben, „wir verkaufen auch gebrauchte Fahrzeuge, aber…" „Die Ölpreise sind nicht mehr das, was sie einmal waren", erläuterte Abu Salam melancholisch, „deswegen kann ich mir nur noch Gebrauchtwagen leisten – egal was sie kosten!" Vorsichtig komplimentierte man den armen reichen Mann in die Gebrauchtwagen-Abteilung und er wollte oder konnte es nicht wahrhaben, dass er dabei den Neuwagen-Salon durch eine Hintertür betrat.

In Minutenschnell hatte sich Abu Salam für drei besonders gut erhaltene Fahrzeuge der Nobelmarke begeistert und bat um den Preis.

Man nannte ihm den Preis für drei neue Rolls Royce und der gute Abu Salam legte, ohne mit der Wimper zu zucken, den Betrag aus einem mitgebrachten Koffer auf den Tisch.

„Leider musste ich meinen Privat-Jet verkaufen" gestand er Mackenzie mit Tränen in den Augen, „Sie werden mir die Fahrzeuge mit Luftfracht nachsenden müssen, denn die Linienmaschine wird zweifellos nicht über ausreichend Gepäckraum verfügen".

Mackenzie versprach, den Versand der Gebrauchtfahrzeuge so schnell und schonend wie möglich zu veranlassen.

„Sie sind sehr liebenswürdig", lächelte Abu Salam erleichtert, „und ich möchte Sie mit noch einer großen Bitte belästigen".

Mackenzie zeigte sich bereit, jede Bitte des reichen Kunden zu erfüllen, wenn es im Bereich seiner Möglichkeiten lag. "Bitte seien Sie doch so freundlich", lächelte Abu Salam geschäftstüchtig, „und kennzeichnen Sie die drei Fahrzeuge ausdrücklich als Gebraucht-wagen".

Mackenzie bittet den Gast in eine Ecke des Ausstellungsraumes und um Aufklärung, was es mit dieser Bitte auf sich habe, denn der verehrte Kunde sei doch über jeden Zweifel erhaben und dafür bekannt, dass er über sehr viel Autoverständnis verfügen würde; er müsse also wissen, dass er soeben drei ganz neue Rolls Royce ausgewählt und auch bezahlt habe. „Das weiß ich auch", lächelte Abu Salam, „ es ist ja nur wegen des königlichen Herrschers meines Landes, dessen Einnahmen aus dem Ölgeschäft sind ebenfalls rückläufig, und so hat ihm der Scheitan die Idee eingegeben, Allah möge ihn dafür strafen, eine Sondersteuer von dreihundert Prozent einzuführen, die für jeden eingeführten Neuwagen entrichtet werden muß. Doch Gebrauchtfahrzeuge sind bisher von einer solchen Steuer befreit".

Die Autofahrer sind sicherer,
wenn die Straßen trocken sind,
und die Straßen sind sicherer,
wenn die Autofahrer trocken sind.

- Robert Lemke -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Paris –Dakar

Man sitzt in der Wüste auf der vom Dreck verkrusteten Stoßstange seines Wagens und starrt auf den Helm, der vor einem im Sand liegt.

„Am besten schmeißt du die Karre gleich von einem Berg", hatte ein Freund gesagt, „das geht schneller, billiger und kostet weniger Nerven".

Es ist zu spät auf ihn zu hören, ich habe die Hälfte der Rallye Paris – Dakar hinter mir.

Es begann auf dem großen Platz vor dem Schloß in Versailles. Noch hätte man aussteigen können, aber da sind die jungen Männer mit den Namen Thatcher und Grimaldi; denen möchte man es zeigen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Da ist auch Thierry Sabine, ebenso verrückt wie im schneeweisen Trikot – er weiß noch nicht, dass er die Rallye nicht überleben wird, weil sich sein Hubschrauber in eine Düne bohrt und explodiert.

Man macht sich auf den Weg von Paris nach Dakar und tut so, als wäre das Ganze ein Witz und nicht eine Tour auf Leben und Tod. Über tausend Kilometer werden am ersten Tag gefahren und man ist nur dabei, um diese Story zu schreiben. Verdammter Mist!

Ich könnte jetzt zu Hause einen wohltemperierten Whisky schlürfen und an alte Zeiten denken – aber nein, ich muß es diesen jungen Burschen ja zeigen, was ich noch kann – wenn ich auch schon über fünfzig bin.

Das Auto, die Startgebühren und alles Übrige laufen zu einem Drittel auf Kredit, der Rest wurde mühsam zusammengespart. Ich sollte in meinem Alter vernünftiger sein! Aber wenn man Thatcher und Grimaldi auf die Plätze verwiesen hat, dann ist das zu Hause auch so etwas wie ein Adelstitel.

Die Fähre Tipasa nimmt die Fahrzeuge nach Nordafrika auf und die Air France bringt uns nach Algier – Es gibt kein Zurück: Paris – Dakar wird uns fressen oder glücklich machen.

Bei der Einschiffung war der Prince of Monaco direkt hinter mir und seine Sicherheits-beamten waren so eifrig, dass sie mich gleich mit beschützten.
Von Adel müsste man sein, dann hätte man immer Leute zum Schieben. Nach der Entladung in Algier werden noch einmal beinahe vierhundert Mark an Gebühren und Versicherung fällig, danach dauert es noch elf Stunden, bis wir auf die Piste kommen – sechshundert Kilometer bis nach Ghardia.

Wir kommen an – dann drei Stunden im Schlafsack und am Morgen die erste Sonder-prüfung auf Zeit quer durchs Gebirge. Hier gibt es weder eine Straße noch einen Weg. Ich war zurzeit von Ben Bella schon einmal hier – es hat sich nichts geändert.

Der Wagen hüpft auf allen vier Rädern zugleich in die Luft, um kurz darauf in grubentiefe Schlaglöcher zu krachen. Es kommt, wie es kommen muß, nach knapp zweihundert Kilometern gibt es einen mörderischen Schlag und die Stoßdämpfer verdienen nicht einmal mehr ihren Namen.

Der Co baut neue Dämpfer ein und ich gehe ihm dabei zur Hand. Die Stimmung zwischen uns nähert sich dem Siedepunkt, so etwas merkt man, außerdem wird man uns die Zeit in El Golea abziehen und wir bekommen einen ungünstigeren Platz. Nach etwa zwanzig Kilometern sind auch die Ersatzstoßdämpfer hin und wir fahren Schritt, denn die Achse und die Radaufhängung müssen wir behalten.

Wir bekommen zehn Strafpunkte verpasst und fallen um hundertfünfzig Plätze zurück, aber wir sind immerhin noch im Rennen über dreißig Teams scheiden ganz aus.

Die Nachtruhe können wir uns schenken, wir müssen neue Stoßdämpfer auftreiben und das Fahrgestell verstärken.

Die Temperatur sinkt auf zehn Grad und entspricht damit unserer Stimmung – Heißes Afrika!

Wir schaffen es, noch eine Stunde Schlaf zu bekommen.

Die nächste Etappe geht über fünfhundert Kilometer, davon dreihundert auf Zeit. Es geht durch ausgetrocknete Flussbetten über Steine, die wie Messer in die Reifen schneiden. Zwischen den trostlos grauen Felsen leuchtet auf einmal – die Wüste.

In der Staubfahne, die der Vorausfahrende hinter sich herzieht, zu überholen, wird jetzt zur Glückssache.

Ein Rover hat sich überschlagen und ist in Brand geraten. Da schon genug Leute an der Unfallstelle sind, würden wir den Auftrieb nur vergrößern – Also weiter.

Diese Etappe bringt uns sechsunddreißig Plätze nach vorn. Mein Copilot redet wieder mit mir.

Die nächsten achthundert Kilometer, mehr als vierhundert auf Zeit, verbringe ich auf dem Beifahrersitz. Wir kommen auf die berüchtigte Wellblechpiste und der Co hat Gelegenheit zu zeigen, was er kann.

Fährt er zu langsam, sind die Erschütterungen nicht auszuhalten, fährt er zu schnell, bricht das Auto auseinander. Nach einer Stunde habe ich das Gefühl, dass meine Wirbelsäule sich langsam in das Gehirn schiebt und der Fahrer hat vom schlagenden Lenkrad Blasen an den Händen.

Wieder machen wir Plätze gut, und wieder spricht der Co mit mir. Es wird schnell dunkel in Afrika und jemand im Fahrerlager will wissen, dass über ein Drittel der Teilnehmer schon aus dem Rennen sind.

Der kommende Tag sieht einen Rundkurs durch das Hoggar-Gebirge vor. Start und Ziel ist Tamanrasset; wir kommen auch gut vom Start weg, doch das Ziel ist noch in weiter Ferne, als es schon wieder kracht. Wir scheinen Großverbraucher in Stoßdämpfern zu werden.

Als der Co sich wieder unter dem Wagen hervorschiebt, sieht er mich an, als wollte er mich erwürgen. Ich kann ihn verstehen, immer wenn ich am Steuer sitze, passiert etwas mit den Stoßdämpfern.

Wir beschließen, an den Start zurückzukehren, denn jetzt sind die Aufhängungen der Stoßdämpfer gebrochen.

Gerade als wir wenden wollen, jagt der Werkstattwagen eines englischen Werkteams heran. Wir haben Glück, denn die Briten haben ein Schweißgerät an Bord.

Einer von Ihnen meint, dass wir unsere Federn verstärken müssten, das wäre der Grund, warum uns immer wieder die Stoßdämpfer im Stich lassen.

Ich schiebe ihm hundert Dollar in die halboffene Hand, und er verspricht uns die Verstärkungen einzubauen; nur – das Material liegt in Tamanrasset.

Wir lassen die Etappe schießen und bekommen dafür zehn Strafstunden, aber wir sind immer noch dabei.

Nach einer schlaflosen Nacht stehen wir schon wieder am Start. Vor uns liegen achthundert Kilometer Sand und Felsen, das Ziel: Niger – Schwarzafrika.

Die hundert Dollar sind gut angelegt, der Wagen liegt wie ein Brett und wir machen Plätze gut. Die Stimmung steigt und plötzlich kommt auch wieder die Stimme des Copiloten über die Sprechanlage in meinem Helm. Ich könnte die Welt umarmen und übersehe die Düne, in der schon zehn Autos hängen.

Auch wir fahren uns fest und der Co verstummt schon wieder. Mit Schaufeln und Sandblechen schaffen wir die fünfzig Meter in der Hitze fast in zwei Stunden.

Dann sind schnelle Lastwagen vor uns, Sand und Staub dringen über die Lüftung in den Wagen. Es knirscht zwischen den Zähnen und reibt zwischen schweißnasser Haus und Unterwäsche empfindlich. Ich habe das unangenehme Gefühl, im Sand zu sitzen. Aber wir erreichen das Ende der Etappe. Ich habe noch nie etwas Schöneres gesehen als den nächtlichen Sternenhimmel über Iferouane. Bei seiner Betrachtung schlafe ich im Wagen ein.

Der Co muß mich wecken, sonst hätte ich den Start der Nachtetappe nach Agadaz verschlafen. Vom Start weg wird mir klar, dass diese Etappe das Schlimmste wird, was ich jemals erlebt habe.

Die Strecke führt nicht mehr durch Sand- sondern durch Staubwolken. Ein milchiger Nebel schluckt das Licht der Scheinwerfer und das Ende der Motorhaube ist kaum noch auszumachen. Die Nadel des Tachos spielt bei Hundert.

Nach einer Nacht ohne Ende kommt mit afrikanischer Plötzlichkeit die Sonne und sie kommt genau von vorn und macht alles nur noch schlimmer.

Die Etappe wird zu einem Alptraum: Schaufeln-Fahren-Schaufeln-Schieben.

Die Helme drücken, die Gurte schneiden ins Fleisch, das Haar ist hart wie Draht, die Kleidung mehrfach durchgeschwitzt und wir stinken wie die Wildesel.

Ich würde einen Dollar für einen Liter Wasser zum Waschen bezahlen; aber es gibt kein Wasser in einem Land, wo der Sprit aus dem Faß schon einen Dollar kostet – bei Selbstbedienung, versteht sich.

Die nächste Etappe führt zur Oase Dirkou. Achthundert Kilometer ohne jegliche Orientierung durch die Tenere-Wüste.

Die schnellen Porsche fahren über zweihundert. Wir begnügen uns mit der Hälfte.

Als wir über den Kamm einer Düne kommen, liegen unter uns zwei von ihnen auf dem Dach, doch der Werkstattwagen ist schon zur Stelle.

Uns erwischt es einige Kilometer weiter in der Sandschleppe eines Lastwagens.

Ein Stein, im Dunkel nicht zu erkennen, zerschlägt Bremsleitung, Stoßdämpfer und den Kasten mit den Steuerrädern. Hell leuchtet die Öldruckkontrolle auf – Aus!

Wir sind aus dem Rennen und gehören damit zu den über dreihundert Teilnehmern, die nicht in Dakar ankommen.

Ganze vierundfünfzig erreichen das Ziel.

Mensch und Maschine haben ihr Bestes gegeben, mit einem faustgroßen Stein hat die Natur ihr Veto eingelegt.

Im nächsten Jahr soll wieder eine Rallye Paris – Dakar organisiert werden.

Ich wäre gerne wieder dabei; schwitzend, dreckig und über die Maßen stinkend – aber ein Abenteuer mit dem Auto erlebend…

Die ersten Autos und die Briten

Während auf dem Festland das Auto längst populär geworden war und sich Automobilrennen bereits wachsender Beliebtheit erfreuten, stand im Mutterland der modernen Industrie das Auto vor nahezu unglaublichen Schwierigkeiten.

Charakterisiert wird diese heute unverständliche Situation in einem Bericht, 1938 in „The Veteran Car Club Gazette" veröffentlicht und von Alexandra von Bosse köstlich wiedergegeben wird.

Ihr „Onkel Jack" hat sich einen Vier-PS-Benz-Wagen gekauft, der am vierten Oktober 1895 bei seinem glücklichen Besitzer in Southsea eintrifft. Man braucht vier Wochen um den in seine Einzelteile zerlegten Wagen zu montieren und sich mit der Bedienung vertraut zu machen. Über die dann folgende erste Ausfahrt schreibt Onkel Jack: „Nun war alle Mühe und Plage, die wir unserer mangelnden Kenntnisse halber mit der Ingangsetzung des Wagens gehabt hatten, vergessen, der Wage lief, und wir fuhren aus dem Garten hinaus auf die Landstraße, an der wir wohnten und auf der wenig Verkehr war. Zuerst fuhren wir ganz langsam, allmählich ging aber es so schnell dahin, wie ein schnelltrabendes Pferd läuft. Es war wundervoll und unser Glück grenzenlos. Krampfhaft hielt ich das Steuerrad mit beiden Händen, denn die vier Pferdekräfte machten ständig Versuche, nach links oder nach rechts auszubrechen und den Wagen in den Graben zu werfen; ich musste angestrengt aufpassen, um immer in der Mitte der Straße zu bleiben.

Wir fühlten uns überglücklich, dass unser erster Ausflug in dem kleinen Benz-Wagen so gut geglückt war, aber auf der Rückfahrt sollten wir erfahren, dass die englische Polizei streng über die Sicherheit ihrer Bürger wacht.
In den Ortschaften, die wir vorher durchfuhren, hatte der Wagen, der ohne Pferde lief, großes Aufsehen und große Aufregung hervorgerufen.

Aber kaum erreichten wir die ersten Häuser des Städtchen Farham, trat uns ein riesiger Policeman mit erhobener Rechten entgegen und gebot Halt.

Der gewaltige Hüter des Gesetzes erklärte uns, dass wir die Gesetze des Landes verletzt hätten; denn ein englisches Gesetz schriebe vor, dass ein Wagen, der nicht von Tieren fortbewegt werde, auf offener Landstraße nur fahren dürfe, wenn im ein Mann mit roter Flagge vorausginge und beständig mit helltönender Glocke läute.

Ich erwiderte, diese gesetzliche Vorschrift gelte nur für mit Dampf betriebene Lokomotiven, unser Wagen jedoch sei ein Automobil.

Das half aber nichts; von vielen Menschen umgeben, musste ich im Schrittempo zum Rathaus fahren. Johlend lief die Schuljugend neben mir her. Im Rathaus wurde mir vom Bürgermeister nochmals erklärt, dass wir die Gesetze des Landes verletzt hätten und darum Strafe zahlen müssten.

Ich behauptete dreist: In Deutschland fahren solche Wagen zu Dutzenden auf den Straßen, und kein Idiot dort verlangt dort, dass ein Mann mit roter Flagge und Glocke vorangeht. „Wir sind hier in England", erwiderte sehr ernst der Herr Bürgermeister. Dagegen war nichts zu sagen. Ich erklärte mich also bereit, die Strafe zu zahlen und bat höflich, mich wieder nach Hause fahren zu lassen. Der Magistrat trat zusammen und erwog, ob man mir das gestatten dürfe; schließlich wurde mir die die Erlaubnis erteilt, aber nur unter der Bedingung, dass ein Mann mit roter Flagge und helltönender Glocke voranginge.

Der letzte Teil unserer Fahrt gestaltete sich zu einer Art Triumphfahrt, denn viele Leute aus Farham begleiteten uns, und in jeder Ortschaft, wie wir durchfuhren, schlossen sich noch mehr an.

Der Mann mit der roten Flagge, ein würdiger älterer Bahnbeamter schritt, die Flagge wehend, voran. Er fasste seine Aufgabe sehr gewissenhaft auf und ging so langsam, als schritte er einem Leichenzug voran.

Beständig läutete er mit der Glocke, was die Leute aus der weiteren Umgebung herbeirief.

Im Wagen thronte Kitty im hellen Herbstkleid, einen großen Spitzenhut auf dem Kopf, auf dem Kopf und ich, mit breitem Panamahut, hinter dem Steuer.

Wiederholt musste ich absteigen und wieder ankurbeln, denn der Motor vertrug das langsame Tempo nicht, das wir fahren mussten, immer wieder blieb der Wagen stehen.

Unser Empfang in Southsea, wo die gesamte Polizeimannschaft uns erwartete und die halbe Stadt zusammengelaufen war, war großartig. Mit Hallo und Hurra wurden wir begrüßt. Aber wir waren froh, als unser kleiner Benz endlich wieder in seinem Schuppen stand".

Dieser durchaus authentische Bericht „Onkel Jacks" hat einen ernsten Hintergrund, der sich auf ein Gesetz bezieht, dass als Locomotive Acts in England die Dampfwagen von der Straße verbannen sollte und geeignet war, auch dem Automobil jede Chance zu nehmen.

Es war das victorianische Zeitalter. Queen Victoria ist 76 Jahre alt und ihr Leben hat stets unter den Richtlinien von Pflicht, Gewissen, Moral und Tradition gestanden. Doch der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten. Am 14. November 1896 wird der Light Locomotives in Highway Act vom Parlament mit großer Mehrheit angenommen.

Das Gesetz unterscheidet zwischen „Lokomotiven über drei Tonnen Leergewicht" und Lokomotiven bis drei Tonnen Leergewicht". Letztere, zu denen auch die Automobile zählen, dürfen ohne rote Fahne und Glocke gefahren werden.

Die Höchstgeschwindigkeit für die leichteren Lokomotiven setzt das Unterhaus mit fünf-undzwanzig Kilometern in der Stunde fest, überlässt es aber den lokalen Dienststellen, die Geschwindigkeit weiter herabzusetzen.

An der Spitze der berühmte Panhard Nr. 5, mit dem Levassor das Rennen Paris-Bordeaux-Paris gewonnen hat, fahren dreiunddreißig Wagen an diesem Tag zu einer Befreiungsfahrt nach Brighton, einer der Teilnehmer ist Gottlieb Daimler.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Herr Bischof und die Bremsen

Der Herr Bischof kommt einer freundlichen Einladung der Kommunalbehörden nach, schließlich geht es darum, einen Kindergarten einzuweihen, und der Herr Bischof mag Kinder nicht nur von Amts wegen.

„Hat Gott uns da nicht einen herrlichen Tag geschenkt, mein lieber Friedrich?" lächelt der Herr Bischof seinen Chauffeur an, als er in den guten alten Mercedes steigt und Friedrich nickt zustimmend.

Wegen des herrlichen Tages fährt Friedrich auch besonders langsam, damit sein Chef diesen Tag vom Auto aus genießen kann. Bei den laufenden Amtsgeschäften ist das nämlich nur eine seltene Angelegenheit.

„Wie die Natur uns doch so verschwenderisch erfreut, Friedrich", lächelt der Herr Bischof, „dafür müssen wir Gott aber auch besonders dankbar sein!" Und Friedrich nickt stumm und zustimmend, denn das erwartet der Herr Bischof.

Der Herr Bischof sieht aber noch mehr auf dieser Fahrt, die sein Herz erfreut und wofür er seinem Herrn im Himmel auch laut Dank sagt. Dabei kommt der gute Herr Bischof aber auch an einer Bushaltestelle vorbei, wo sich ein junger Mann und sein junges Mädchen fest in den Armen liegen und küssen, während die ganze Welt um sie versunken scheint.

„Ja, Friedrich, die Liebe", lächelt der Herr Bischof versonnen, „sie ist doch das größte Geschenk Gottes und wir können dem Herrn gar nicht genug dafür danken!"

Auch Friedrich betrachtet versunken die beiden jungen Leute und nicht die alte Dame, welche plötzlich vor den guten alten Mercedes läuft.

Im letzten Augenblick quietschen die Bremsen und bis auf einen gehörigen Schrecken für alle Beteiligten ist Gott sei Dank nichts passiert.

„Da können wir aber Gott danken!" ruft der Herr Bischof. „Danken wir lieber den Bremsen…", seufzt Friedrich.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Ein ganz besonderes Auto

…sucht Lerchentöter. Nachdenklich schreitet er durch die Reihen abgestellter Gebrauchtwagen bei Murks & Prächtig, und der Verkäufer wird schnell aufmerksam.

„Was können wir für Sie tun, mein Herr?" fragt er interessiert, wenn jemand den Gebrauchtwagenplatz suchend betritt.

„Ich suche ein ganz besonderes Auto", erklärt Lerchentöter versonnen, „ich brauche es für meinen neuen Beruf."

„Da haben wir alles von der Hochzeitskutsche bis zum Leichenwagen", meint der Verkäufer zuversichtlich. „Aber wenn Sie einen Wohnwagen mit roter Lampe außen brauchen, da können wir natürlich auch etwas für Sie tun!" Der Mann erklärt, dass man da noch etwas umbauen könnte, was durchaus noch brave Bürger anspricht und die allzeit wache Polizei nicht misstrauischen werden lässt.

„Das entspricht nicht ganz meinen Vorstellungen", meint Lerchentöter nachdenklich, „für meinen neuen Beruf brauche ich etwas, das sowohl stabil, schnell und ziemlich unauffällig ist". „Wir hätten da noch einen preiswerten älteren Lancia Flaminia", gibt der Verkäufer nicht auf und auch noch einen Iso Rivolta, aber ich weiß nicht, ob das das Richtige für Sie ist?"

Das Richtige ist das bestimmt nicht", erklärt Lerchentöter, „ich suche etwas Unauffälliges, wo man überall durchkommt, sofort einsatzfähig ist und schnell wieder verschwinden kann.

„Sagen Sie mal", wundert sich der Verkäufer, „was suchen Sie eigentlich für einen Wagen, und was haben Sie eigentlich für einen Beruf?"

„Ich bin Rausschmeißer in einem Autokino", erklärt Lerchentöter schlicht, „und suche einen guterhaltenen Abschleppwagen".

Glomnitzer und die Bushaltestelle

„Heute morgen habe ich schon wieder den Bus verpasst", meinte Glomnitzer wütend, „und außerdem bin ich ausgerechnet an dem Tag noch zu spät ins Amt gekommen, an dem Abel Nischwitz ebenfalls zu spät kam.

Abel Nischwitz ist unser israelischer Minister für Straßenbau und Verkehr.

„Nischwitz machte einige dumme Bemerkungen", erinnerte sich Glomnitzer, „aber als ich ihn darauf aufmerksam machte, dass er ja selber zu spät dran war, ist er ganz vernünftig geworden."

Dann meinte Glomnitzer noch, dass sein ständiges Zuspätkommen darauf zurückzuführen sei, dass die Bußhaltestelle einfach zu weit von seiner Haustür entfernt wäre.

„Früher, als ich die hundert Meter noch in zehn Sekunden lief", erinnerte er sich, „da war das kein Problem. Aber man wird ja leider auch nicht jünger".

Einige Tage später, ich rannte gerade aus der Hautür und wollte nach links abbiegen, um den Bus noch zu erreichen, denn ich war schon etwas spät dran, bremste mich Glomnitzers Stimme:

„Hallo, Nachbar Frech", fragte er gemütlich, „wohin so eilig?" „Ich muß den Bus noch erreichen, Glomnitzer", rief ich außer Atem.

„Aber die Bushaltestelle ist doch jetzt hier", meinte Glomnitzer und deutete mit dem Mast mit dem Schild, der nun direkt vor seiner Haustür stand.

„Glomnitzer", staunte ich, „wie haben Sie das geschafft?" „Wenn man im Ministerium arbeitet", meinte Glomnitzer nonchalant, „dann hat man halt seine Beziehungen…"

Die Leute, die keine Beziehungen hatten, guckten ganz schön dumm aus der Wäsche, als der Bus mit mir und Glomnitzer an jener Stelle vorbeizog, wo sie noch aus alter Gewohnheit die Haltestelle vermuteten.

„Die Leutchen heben eben keine Beziehungen", meinte Glomnitzer ebenso bedauernd wie mitfühlend.

Als der Bus am Abend vor Glomnitzers Haustür hielt, schauten uns die Leutchen, die keine Beziehungen hatten, ziemlich giftig an. Weniger giftig, aber dafür sehr autoritär sahen uns die beiden Herren an, die bereits an der verlegten Bushaltestelle auf uns warteten. „Polizei", sagte der eine und, „bitte folgen Sie uns unauffällig zum Polizeirevier", sagte der andere.

Wir folgten ihnen und trafen auf dem Polizeirevier Abel Nischwitz, den ich bisher nur aus Presse und TV kannte. „Sie müssen Glomnitzer sein", stellte Nischwitz fest, „ich erinnere mich, dass wir uns kürzlich mal getroffen haben".
„Das war", brachte Glomnitzer höflich in Erinnerung, „als wir beide mal wieder zu spät zum Dienst erschienen sind". Der Herr Minister überging Glomnitzers objektive Bemerkung und kam zur Sache. Es ginge natürlich nicht, meinte er, mit Hinweisen auf Glomnitzers bescheidene Zugehörigkeit zum Ministerium, Haltestellen nach eigenen Gutdünken verlegen zu lassen.

„Wie haben Sie das eigentlich angestellt?" wollte er wissen. Glomnitzer sagte es ihm in der ihm eigenen und eindrucksvollen Weise und der Minister war äußerst beeindruckt.

„Nachdem das nun einmal passiert ist", sagte er dann entschlossen, „und wenn Sie mir versprechen, dass nichts davon an die Öffentlichkeit kommt, werde ich Sie zum Obersachbearbeiter befördern".

Glomnitzer versprach es und wurde auf der Stelle befördert. Dann wollte Nischwitz auch mich befördern, aber Glomnitzer meinte: „Das geht nicht, Herr Minister, der arbeitet nämlich in der freien Wirtschaft".

„Schade", lächelte Nischwitz bedauernd, „aber soweit reichen meine Befugnisse nicht".

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Volkswagen für die Rheinarmee

Nach der Kapitulation der deutschen Wehrmacht wurde das durch Kriegseinwirkungen und Plünderungen der Zwangsarbeiter verwüstete Werk unter englische Bewachung gestellt.

Bei dieser Wache werden im Frühjahr1945 einige ehemalige deutsche Ingenieure des Werkes vorstellig und bitten um die Erlaubnis, eventuell noch vorhandene persönliche Habe vom Werksgelände mitnehmen zu dürfen.

Die Briten bieten den Männern an, ihre Fahrzeuge zu warten und zu reparieren. In diesen Tagen hat die Mehrheit der deutschen Bevölkerung keine ordentliche Arbeit und hungert durch den Tag. Nachdem sogar Marschall Montgomery davon gehört hat, dass deutsche Fachleute in Wolfburg Autos reparieren, schickt er einen Major Hirst mit einer Werkstatt-Kompanie nach Wolfsburg.

Dieser englische Major ist selber Automobilingenieur und er hat von den Kriegsteil-nehmern in Nordafrika über diesen Kübel- und Schwimmwagen nahezu unglaubliche Dinge gehört. Hirst lässt aus den Trümmern so viele Teile bergen, dass er einige dieser Autos zusammenbauen und damit Wettfahrten veranstalten kann.

Dabei können die amerikanischen Jeeps noch einigermaßen mithalten. Wenn der Major jedoch mit einem Schwimmwagen über eine Rampe mit 60 km/h in den Mittellandkanal springt, ihn mit Schraubenantrieb durchquert und dann das andere Ufer wieder hinauf-fährt, da müssen die Willys Overland Jeeps passen.

Die Aktivitäten des Major Hirst dringen bis zu Montgomery, dem der Fahrzeugmangel seiner Armee großes Kopfzerbrechen bereitet.

Etwa 6000 Zivilisten, Kriegsgefangene und Engländer bauen eine Produktion auf und liefern noch 1945 1785 Volkswagen an die englische Rheinarmee. Ein Jahr später sind es schon zehntausend Fahrzeuge, doch 1947 geht die Produktion auf 9000 Einheiten zurück.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der Volkswagen des Major Hirst war von verschiedenen britischen Sachverständigen-Kommissionen mehrfach getestet worden und erhielt als abschließendes Urteil die Note: „Völlig ungeeignet". Es wurde festgestellt, dass dieser Volkswagen von der Herstellung und dem Vertrieb her, eine völlig unwirtschaftliche Angelegenheit wäre. Diese Wagen verfügten nicht einmal über die grundlegenden technischen Voraussetzungen.

Im Jahr darauf treffen sich in Hamburg der britische Oberst Radclyff und der ehemalige Leiter der Opel-Lastwagenfabrik in Brandenburg, der damals größten und modernsten in Europa mit einer Monatsproduktion von 4000 Einheiten, Heinrich Nordhoff.

Mit uneingeschränkten Blanko-Vollmachten beginnt Nordhoff die Arbeit in Wolfsburg.

Für ihn und seine Mitarbeiter beginnt eine schwere und harte Zeit, die auch an dramatischen Zwischenfällen nicht arm ist.

Im Gegensatz zu anderen Industriebetrieben bekommt das Volkswagenwerk keine Mittel aus dem Marshall-Plan, und die Währungsreform wird zu einer Zerreißprobe.

Heinrich Nordhoff, der vorher noch nie einen Volkswagen gefahren hatte und ein damals weitverbreitetes Vorurteil gegen diesen „billigen Wagen" teilte, wird zu einem der Symbole des deutschen Wirtschaftswunders.

Im Rückblick auf die damalige Zeit scheint es, als habe ein gütiges Schicksal den Oberst Radclyff und Heinrich Nordhoff in Hamburg zusammengeführt.

In Wolfsburg begann damals eine Entwicklung, die dazu geführt hat, dass in den meisten Ländern der Erde Volkswaren fahren und auch Menschen, die dieses Fahrzeug nicht fahren und der deutschen Sprache nicht mächtig sind, den Namen Volkswagen fehlerfrei in Deutsch aussprechen können.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Geburt eines Highway – von 7778 Kilometer Länge

Man sagt den Kanadiern nach, dass sie, von ihrem Land geprägt, besondere Menschen wären und das müssen sie in der Weite eines so großen Landes mit seiner erstaunlichen Geographie und teilweise extremen Wetterlagen auch sein. Aber wir wollen an dieser Stelle nicht von den Kanadiern allgemein berichten, sondern von autofahrenden Kanadiern und hier von einem ganz bestimmten – Mister Wilby aus Halifax., der mit seinem Auto den Trans Canadian Highway in seiner ganzen Länge fuhr, ehe es diese Straße überhaupt gab. Als nach der Fertigstellung der Eisenbahn, welche die Ostküste mit der Westküste verbindet, die ersten Autos nach Kanada kamen, war es klar, dass es auch für diese Fahrzeuge einen Weg von Ost nach West geben musste.

Es blieb besagten Mister Wilby vorbehalten, einen ersten Versuch zu unternehmen und damit zu beweisen, dass eine solche Fahrt erfolgreich sein kann.

Also startete er an der Ostküste von Nova Scotia mit dem Ziel Viktoria auf Vancouver Island. Wenn die Motorkraft des Wagens nicht ausreichte, ließ er das Fahrzeug auf die Eisenbahn verladen, oder sich von Pferdegespannen ziehen. Auf der Fahrt über die Rocky Mountains kam er sogar auf den Gedanken, die Spur der Eisenbahn als Fahrbahn zu benutzen. Obwohl bei dieser Tortur über die Eisenbahnschwellen sein Gebiss erheblichen Schaden nahm, verlor er die Westküste nicht aus den Augen.

Die Reifen des Autos wurden von den dicken Nägeln in den Schwellen demoliert und von den oft scharfen Kanten der Weichen aufgeschlitzt.

Holzfäller mussten Mister Wilby häufig den Weg freischlagen und Flüsse wurden auf provisorisch zusammengezimmerten Flößen durchquert.

Durch das Tompson Valley und auf der alten Goldroute am Fraser-Fluß entlang ratterte das Auto über die Cariboo Road und erreichte nach der Überquerung der Rockies Chilliwack, wo sein Fahrer von einer jubelnden Menschenmenge begrüßt wurde.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

In Vancouver angekommen, übergab er dem Bürgermeister der Stadt einen Brief des Bürgermeisters von Halifax, ließ das stark ramponierte Auto auf einen Frachter verladen und fuhr dann bis nach Victoria.

Unter dem Jubel der Bevölkerung steuerte Wilby den Wagen über den Strand bis in das flache Wasser des Pazifik und entleerte dort ebenso stolz wie symbolisch eine Flasche Atlantikwasser aus Halifax.

Zweiundfünfzig Tage war er mit seinem Wagen unterwegs gewesen und ihm zu Ehren wurde in der Nähe von Victoria ein Straßenschild aufgestellt, das symbolisch in Richtung Osten wies, das erste Straßenschild einer Straße, die es in diesem Herbst 1912 noch gar nicht gab.

Die 1913 gegründete Canadian Automobile Association beschloß auf ihrer ersten Tagung, sich für den Bau einer Autostraße einzusetzen, die von Küste zu Küste führen sollte.

Im Jahre 1919 fand der „Canadian-Highway-Act" die Zustimmung der Zentralregierung in Ottawa und man konnte mit dem Bau beginnen, der für die offiziell genannte Summe von einer Miliarde einhundertneunzig Millionen kanadischer Dollar auf ganzer Länge 1962 dem Verkehr übergeben wurde.

Es war die Leistung jenes Mister Wilby aus Halifax, der den Anstoß zu diesem gigantischen Bau gab und unter großen Mühen und Lebensgefahr die Möglichkeit einer solchen Straße bewies.

Vielleicht sollte man auch als deutscher Autofahrer auf unseren Straßen einmal daran denken, wenn man bequem, relativ sicher und verhältnismäßig schnell, die Kilometer hinter sich lässt.

Aller Anfang ist schwer, heißt ein Sprichwort; aber schwerer ist es oft, über den Fortschritt die Anfänge nicht zu vergessen…

Horch – Audi – Sachsenring – und...

Nach einer Lehre als Schmied verschlug es August Horch zunächst an die serbisch-bulgarische Grenze, wo er als Vorarbeiter bei der Eisenbahn tätig war.

Später auf dem Technikum in Mittweida und nach Abschluß des Ingenieurexamens arbeitete er zunächst in einer Fabrik für Schiffsmotoren und später in einem Werk für Petroleummotoren. Aus der Zeitung erfährt Horch, dass Daimler und Benz Automobile bauen, deshalb schreibt er an Carl Benz, und wenig später schon baut er in Mannheim Gasmotoren. Nach vier Monaten bekommt er die Leitung des Motorwagenbaubetriebes übertragen.

1899 verläßt Horch die Firma und macht sich selbständig. In einem alten Pferdestall in Köln-Ehrenfeld gründet er mit einem Teilhaber die Horch & Co.

In diesem Stall gießt er mit eigener Hand sein erstes Motorgehäuse für ein Fahrzeug mit Spritzdüsenvergaser und konstruiert ein damals sehr modernes Zahnradgetriebe, dessen Zahnräder nicht mehr verschoben, sondern durch Schaltklauen geschaltet werden.

Der Motor wird auf dem Fahrzeug nach vorn gebaut und das Wechselgetriebe nach hinten. Ein Kardangelenk und ein Differential mit Stirnrädern werden ebenfalls eingebaut. Die Probefahrt im Jahre 1901 ergibt, dass Horch einen technisch ausgezeichneten Wagen gebaut hat, der aber leider zu teuer ist. Er zahlt drauf, als er den Wagen verkauft. Unverdrossen beginnt der Ingenieur sofort mit dem Bau eines neuen, wesentlich billigeren Wagens. Erstmals in dieses Fahrzeug wird eine Kardanwelle, so wie wir sie heute noch kennen, eingebaut.

Mit der Fertigstellung des Fahrzeuges ist jedoch das Betriebskapital der jungen Firma aufgebraucht und Horch muß neue Geldgeber suchen, die er nach einiger Zeit im sächsischen Reichenbach findet.

Dort baut er einen Vierzylinder und benutzt erstmals für die Lagerung beweglicher Motorteile Kugellager.

Die oberschlesische Bismarckhütte entwickelt nach seinen Vorstellungen einen besonders harte und zähen Chrom-Nickel-Stahl und Horch entwickelt eine Motorschmierung, die automatisch durch den Druck der Auspuffgase funktioniert.

So baut der begabte Ingenieur einige für seine Zeit wirklich hochmoderne Autos und kann sie sogar verkaufen.

Nach seiner Übersiedlung nach Zwickau nimmt er an seinem ersten Rennen teil – er gewinnt zwar noch nicht, aber er kann das Auto vom Ziel weg an die Firma Skoda in Pilsen verkaufen.

Aber bereits ein Jahr später siegt er mit einem Wagen, der der leichteste mit dem schwächsten Motor im Rennen ist. Trotz dieser Erfolge hat Horch, der immer die Selbständigkeit wollte, die Unabhängigkeit, die er so schätzt, bereits wieder verloren.

Sein Aktienanteil an der A. Horch & Cie., Motorwagen AG, in Zwickau ist nur gering. Daher muß er 1909 die Firma verlassen, als ihm die Aktionäre vorwerfen, dass kein Horchwagen in der vergangenen Saison ein Rennen oder eine Zuverlässigkeitsfahrt gewonnen hat.

August Horch gründet kurz darauf in Zwickau ein neues Unternehmen und konstruiert einen technisch ausgefeilten Wagen mit einer besonders vornehmen Ausstattung für anspruchsvolle Fahrer.

Da der Name Horch für ein Auto bei A. Horch Aktiengesellschaft verblieben ist, wählt er für das neue Auto die lateinische Form des Ausrufes „Horch"! und nennt es „Audi".

Aber wie so oft bei begabten Technikern, hat auch Horch keine Beziehungen zu den Regeln der Betriebswirtschaft und muß wenige Jahre später die Firma Audi an den Begründer und Inhaber der DKW-Werke verkaufen.

Die neuen Herren der späteren DDR enteigneten, die zur Auto-Union zusammengefassten Horch-, Audi-, Wanderer- und DKW-Werke entschädigungslos und lassen sie zunächst in die Bedeutungslosigkeit fallen.

Doch bald erinnert sich der Staat an seine Pflicht zur Repräsentation, welche ein komfortables Auto mit glänzendem Lack und spiegelnden Chrom voraussetzt.

1953 wird der damalige Technische Direktor der Horch-Werke in Zwickau aufgefordert, einen neuen Typ zu bauen, der auf den Namen Horch-Sachsenring getauft wird.

Obwohl die Presse diese „Errungenschaft der sozialistischen Technik" begeistert feiert, wird die Produktion dieses Fahrzeuges auf sowjetischen Druck alsbald wieder eingestellt.

Erst später soll der Name „Audi" in der Bundesrepublik im neuen Glanz erstrahlen – als ein Fahrzeug mit ausgefeilter Technik und hervorragender Ausstattung.

August Horch, der 1951 vergessen und in Armut in einer Augsburger Dachkammer starb, hätte diesen Wagen nicht besser bauen können; aber er sollte ihn nicht mehr erleben. So wie ein Autohersteller Fahrzeuge für Hochzeiten, Familienausflüge und Beerdigungen herstellen kann, zeigt das Schicksal dieses Mannes die prägnante Wechselbeziehung zwischen Mensch und Auto.

Kein Mensch ist gezwungen, in unserer Zeit ein Auto zu bewegen, aber in unserer hochtechnisierten Gesellschaft wird sich kaum ein Mensch dem Einfluß entziehen können, vom Auto geprägt zu werden.

August Horch war dem Auto als Techniker verfallen – und wir sollten seiner gelegentlich gedenken, wenn wir einen der heutigen Audis sehen – den Nachkommen des legendären Horch.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Sicherheit im Sozialismus

Der Genosse Direktor hatte sich oft darüber geärgert, dass die Lastwagen immer vor dem Personaleingang neben der Ladezone parkten, so dass die Fußgänger nur mit artistischen Einlagen zu ihrem Arbeitsplatz gelangen konnten. „Besorgen Sie ein Schild mit dem Hinweis", wies er den Leiter des Wareneingangs an, „dass die Tür für Fußgänger nicht von den Lastwagen verstellt werden darf!"

Das war, nachdem einer der Lastwagen den Herrn Direktor leicht gestreift hatte. Der Lastwagen konnte ja wieder ausgebeult werden, aber es hätte auch leicht Schlimmeres passieren können. Deshalb wurde neben der Tür für Fußgänger ein Schild angebracht. Aber der Text war so umfangreich, umfassend und gründlich, dass ein Lastwagenfahrer ihn nur in Begleitung seines Notars lesen und verstehen konnte.

So kam es, wie es kommen musste, die Fußgänger und damit auch der Genosse Direktor, mussten weiterhin zwischen den Lastwagen Slalom laufen.

„So geht das nicht weiter", meinte der Genosse Direktor und ließ den Genossen Sicherheitsingenieur kommen. „Bevor Sie sich um die scharfen Kanten an der Tafel für Mitteilungen der Partei kümmern", sagte er zu ihm, „sorgen Sie doch erst einmal dafür, dass man in den Betrieb hineinkommt, ehe man sich dort verletzen kann!"

Dem Genossen Sicherheitsingenieur war dieser Missstand noch gar nicht aufgefallen – eine leichte Berufsblindheit mochte daran schuld sein. Aber er ging mit Vehemenz an die ihm übertragene Aufgabe.

„Ich stelle mir das so vor", legte er später dem Genossen Direktor sein fertiges Konzept einschließlich maßstabgetreuer Zeichnung vor. „Eine freitragende elegant geschwungene Rampe aus Spannbeton über die Ladezone hinweg, die die Fußgänger ungefährdet zum Personaleingang leitet", erklärte er dem Genossen Direktor

„Nichts gegen die architektonische Einmaligkeit dieses Bauwerks", meinte der Genosse Direktor, „aber mir scheint, dass Sie sich bei der letzten Betriebsversammlung, als ich die finanzielle Lage des Betriebes realistisch geschildert habe, mall wieder erfolgreich gedrückt haben!"

Dann ordnete der Genosse Direktor an, dass der Weg zum Personaleingang schnell, effektvoll und absolut billig von Lastwagen freizuhalten wäre.

Der Genosse Sicherheitsingenieur löste das Problem mit Hilfe des Genossen Anstreichers, der hatte noch etwas Farbe im Keller.

So wurde auf den Platz effektvoll und billig ein Piktogramm gemalt, das zwei Fußgänger darstellte, die mit Hut und Aktentasche signalisierten, dass dieser Bereich von Fahrzeugen aller Art für Fußgänger freizuhalten war.

Zugegeben, die beiden Figuren waren etwas mickrig, denn der Anstreicher war ja auch nicht Leonardo da Vinci. Das fand auch der Genosse Sicherheitsingenieur, als er die Malerei betrachtete, ehe ein Lastwagen darüberfuhr und direkt darauf stehen blieb. „Hören „Sie mal", sprach er den Fahrer an, „wissen Sie denn nicht, was diese Zeichnung hier bedeutet?"

Der sah sich die Bescherung an und meinte dann gelassen: „Das soll wohl bedeuten, dass dieser Platz für Pygmäen freigehalten werden muß; wenn einer kommt, dann fahr ich weg – Sie sind doch keiner, oder…?"

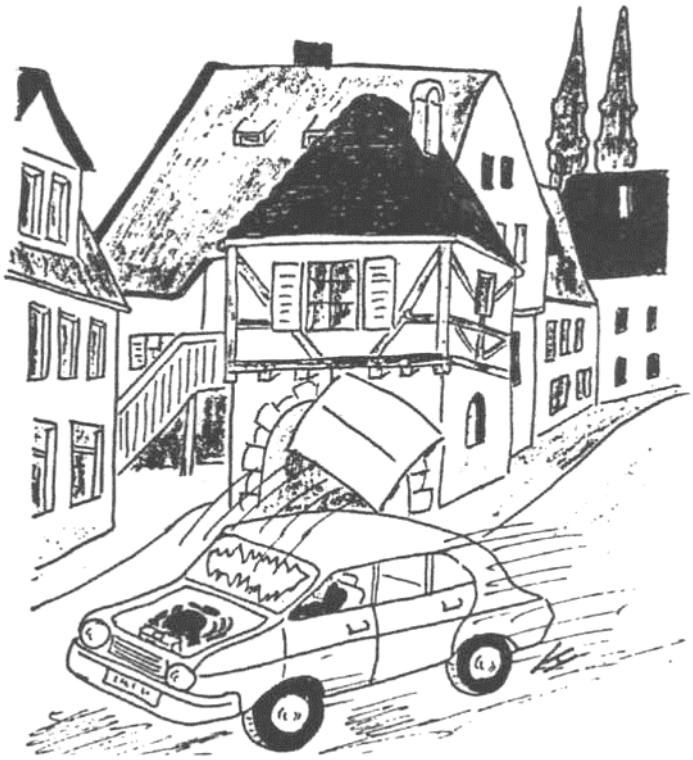
SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Macht der Gewohnheit

Opa Bichler besteigt ein Taxi, das sofort losfährt. Nach einigen Minuten tippt der Opa dem Fahrer leicht auf die Schulter, um ihm das Fahrtziel zu nennen.

Der Mensch aber schreit entsetzt auf, bremst den Wagen abrupt ab, springt heraus und läuft schnell davon. „Bitte entschuldigen Sie, mein Herr", lächelt er beschämt, als er schon nach wenigen Minuten wieder zurückkehrt, „aber das ist meine erste Fahrt als Taxifahrer, vorher habe ich zwanzig Jahre lang einen Leichenwagen gefahren…

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



Das bekomme ich schon hin!

Es gibt Menschen, die haben nicht nur eine ständige Redewendung und fallen einem damit ständig auf die Nerven, sie haben damit auch immer Glück und Recht.

Si war es auch um jenen Kundendienstberater bestellt, welche ständig meinte: Das bekomme ich schon hin!" Und es war wie verhext, er bekam es tatsächlich immer hin. Er hielt die unmöglichsten Termine, machte Abschleppfahrten mit einem Bindfaden und trockengefahrene Fahrzeuge mit einem Achtelliter Benzin wieder flott.

Die fiesesten Kunden fraßen ihn aus der Hand, er beruhigte hysterische Kundinnen, brüllende Kinder und kläffende Schoßhunde.

Er überzog Kostenvoranschläge bis zum Gehtnichtmehr und bekam nicht einmal Ärger mit den Versicherungen.

Der ganze Betrieb wartete nur darauf, dass er wenigstens einmal etwas nicht hinbekam – Aber wie gesagt…

Endlich erreichte ihn das Schicksal doch noch an einem späten Freitagnachmittag.

Der VW des Herrn Doktor Müller, seines Zeichens Zahnarzt, war am Donnerstag mit einer stark lädierten vorderen Haube in die Werkstatt gekommen. Einem unbestätigten Gerücht zufolge sollte sich ein unzufriedener Kunde daran abreagiert haben.

Jedenfalls stand der Wagen jetzt mit frischlackierter Haube in der fünf Kilometer entfernten Werkststatt einer Autolackiererei, und in einer halben Stunde war Feierabend. Der Lackierer hatte den Deckel schon wieder provisorisch an den Scharnieren befestigt, als besagter Kundendienstberater in der Werkstatt auftauchte, um das Fahrzeug abzuholen.

Leider fehlte das Deckelschloss-Oberteil und man begann fieberhaft nach einen Stück Bindfaden zu suchen, um den Deckel an der Stoßstange festzubinden.

Aber wer hat schon mal in einer Autolackiererei einen Bindfaden gefunden?

"Das bekomme ich schon hin!" versprach unser Kundendienstberater und band den Deckel wahrhaftig mit seinen beiden Schnürsenkeln an der Stoßstange fest.

Ab ging es im Eilzugtempo, denn in zwanzig Minuten war Feierabend. Aber plötzlich kam der Wind von vorn, die Schnürsenkel und die Scharnierbefestigungen rissen, die Frontscheibe ging zu Bruch und die Deckelhaube über das Dach auf die Straße.

Noch knieweich kam unser Freund im Betrieb an und beichtete das Malheur dem Betriebsleiter.

Der sah sich die Bescherung an und meinte dann kopfschüttelnd: „Das haben Sie aber fein hinbekommen!"

Eine Frage des Vertrauens

Sortiert man die Menschen nach dem Intellekt, so genügen zwei Gruppen völlig: Die Mobilen und die Fußgänger. Als ich kürzlich meinen Wagen aus der Werkstatt geholt habe, hatten die Menschen den Termin so knapp gehalten, dass ich mir den Wagen selber von der Hebebühne fahren durfte.

Ich fuhr also frohgemut in die Feierabendstimmung der Leute, die da besenschwingend ihre Arbeitsplätze für den nächsten Tag vorbereiteten.

Ein Besen hauchte dabei splitternd sein Leben aus, und der Besenschwinger brachte sich mit einem olympiaverdächtigen Sprung in Sicherheit.

Ich setzte also noch einmal zurück, hörte daraufhin ein ungewöhnliches Geräusch und sah nach hinten.

Was ich sah, war sehr beeindruckend. An die Stelle, wo sonst das Rückfenster seinen Platz hatte, war plötzlich ein sehr massiv aussehender Doppel-T-Träger getreten. Glauben Sie bitte nicht, dass ich etwas gegen Doppel-T-Träger hätte; aber ich finde, alles zu seiner Zeit und an seinem Platz!

Höflich und gelassen sprach ich also zu dem Menschen, der da stand: „Sie geistiger Fußgänger, wie können Sie denn die Hebebühne hochlassen, wenn ich gerade meinen Wagen zurücksetze?" sorgfältig gewählte Worte verfehlen ihre Wirkung nie. So auch in diesem Fall, wo der Mensch da höflich zur Antwort gab, dass er gerade die Hebebühne zu reinigen im Begriff gewesen wäre. Mehr hatte er allerdings nicht dazu zu sagen.

Auch dem Meister, der kurzfristig zum Ort der Handlung eilte, fehlten weitere Worte. Aber er versprach, den Schaden am nächsten Tag und zu Lasten der Werkstatt beheben zu lassen.

Ich fand das sehr kulant und gab das auch noch am gleichen Abend am Stammtisch kund und zu wissen.

Müller-Klabuncke meinte allerdings, eine Werkstatt die so etwas umsonst machen würde, wäre ein volkswirtschaftliches Novum.

„Die schlagen dir das bei der nächsten Reparatur wieder drauf", sagte er.

Und nun frage ich mich, ob die das wirklich machen oder ob Müller-Klabuncke ein geistiger Fußgänger ist?

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Bosch und keine Patente

Am 23. September 1861 geboren, wächst Robert Bosch in Albeck, einem Ort zwischen Ulm und Nürnberg auf. Seine Eltern besitzen eine Gastwirtschaft und einen ansehnlichen bäuerlichen Betrieb und können als wohlhabend bezeichnet werden.

Mit achtzehn Jahren geht der junge Bosch auf Wanderschaft, arbeitet in verschiedenen Berufen und bleibt 1882 zunächst bei Schuckert & Co., einer elektrotechnischen Firma, die später mit Siemens fusionieren soll.

Nach seinen Aufenthalten 1884 in den Vereinigten Staaten und 1885 in England macht Bosch sich 1886 in Stuttgart selbständig. Das Unternehmen nimmt eher einen bescheidenen Anfang. Er beginnt mit einem Gesellen und einem Lehrling die Installation von Haustelefonen, Haustelegrafen und Blitzableitern.

In seinen Lebenserinnerungen schreibt Bosch später: „Im Jahre 1887 kam ein kleiner Maschinenbauer zu mir und fragte mich, ob ich ihm nicht einen Apparat bauen könnte, wie ihn die Gasmotorenfabrik Deutz in ihren Benzinmotoren verwende. Ein solcher Apparat sei in Schorndorf zu sehen. Ich fuhr dorthin und fand den niedergespannten Magnetapparat mit Abreißvorrichtung. Ich fragte vorsichtshalber bei Deutz an, ob an dem Apparat etwa patentiert sei. Auf die Frage erhielt ich keine Antwort. Auch sonst fand ich keine Anzeichen, dass der Apparat patentiert sei, und ich baute somit den Apparat, den ich auch Gottlieb Daimler vorführte, der eben zu jener Zeit in Cannstatt den hochtourig genannten Explosionsmotor für ortsfeste Maschinen baute. Nachdem ich den Apparat abgeliefert hatte, baute ich gleich noch drei weitere; sie wurden zu Versuchszwecken von den damals bestehenden Gasmotorenfabriken abgenommen, die die Absicht hatten, Benzinmotoren zu bauen".

Diese von Bosch gebauten Zündapparate arbeiteten mit einer verhältnismäßig niedrigen Spannung.

Damit im Inneren des Verbrennungsraumes dennoch ein Funke entsteht, war dort ein sogenannter Zündstift angebracht.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Gegen diesen Zündstift drückte eine Kontaktfeder, die im richtigen Augenblick durch einen außen angebrachten Hebel abgerissen wurde. Der sich schnell öffnende Kontakt produzierte so einen kurzen Lichtbogen, der das Gas- Luftgemisch entzündete. Natürlich war eine so komplizierte Mechanik im Inneren des Motorzylinders bei den dort herrschenden Temperaturen und Drücken sehr störanfällig. Bis 1891 kann Bosch wöchentlich höchstens drei Zündanlagen liefern.

1897 beginnt die Firma Robert Bosch mit der Konstruktion für schnelllaufende Verbrennungsmotoren, die bis zu 1800 Umdrehungen machen. Solche Motoren werden bisher durch Summerzündungen betrieben, bei denen eine Batterie den Strom liefert, der durch einen Summer zerhackt und dann hochgespannt wird. Der Nachteil dieser Anlagen besteht darin, dass die unseren heutigen Taschenlampenbatterien ähnlichen Primärelemente etwa alle zehn Kilometer ausgewechselt werden müssen. Wiederaufladbare Akkumulatoren sind damals noch unbekannt.

1899 bekommt Robert Bosch für diese Zündanlage eine bronzene Medaille auf der ersten interationalen Motorwagenausstellung in Berlin.

In verbesserter Form wird diese Anlage 1901 erstmals in einen Mercedes-Wagen eingebaut und damit weltbekannt. Doch Robert Bosch ist mit dieser Zündanlage nicht glücklich, die Mechanik im Inneren des Verbrennungsraumes ist geblieben und damit noch keineswegs ideal.

Durch einen Zufall trifft er auf seinen früheren Lehrling Gottlob Honold, der inzwischen an der Technischen Hochschule in Stuttgart studiert und sich in der Welt umgesehen hat. Bosch kann ihn überreden, wieder in seiner Firma zu arbeiten und betraut ihn mit der Entwicklung einer Zündanlage, die keinerlei bewegliche Mechanik im Verbrennungsraum benötigt.

Honold geht den Auftrag mit schwäbischer Gründlichkeit an. Er baut zunächst ein für diese Zeit hochmodernes Labor auf und findet nach vielen Versuchen heraus, dass es nicht genügt, einfach einen Funken überspringen zu lassen.

Bei feststehenden Zündstiften ist es nötig, die isolierende Gashülle zwischen den beiden Zündstiften zu ionisieren und damit leitend zu machen.

Danach muß über diese Brücke aus ionisierten Gasmolekülen ein Stromstoß geschickt werden, der stark genug ist, einen Lichtbogen aufzubauen, der das Gas-Luft-Gemisch entzündet.

1902 findet die erste Probefahrt mit dem neuen „Bosch-Hochspannungs-Magnetzünder" statt, und noch im gleichen Jahr wird das erste Exemplar an Daimler verkauft.

Die Erteilung des Patentes stößt auf große Schwierigkeiten. Honold muß das Reichs-patentamt in Berlin durch eine praktische Vorführung persönlich von der Patentfähigkeit dieser Erfindung überzeugen.

Mit der Nummer 15617 wird dann das Patent erteilt, das schon 1909 wegen Nichtbezahlens der Gebühren wieder erlischt. Robert Bosch hat diesen Weg gewählt, um den vielen gegen ihn angestrengten Patentprozessen zu entgehen, mit denen er von der Konkurrenz überzogen wurde.

Die Firma Robert Bosch wird auch ohne Patentschutz zu einem Weltbegriff und die Magnetzündung wird bis etwa 1926 fast ausschließlich verwendet. Aber auch an der Entwicklung und Verwertung der Batteriezündung mit Akkumulatoren und Lichtmaschinen hat Bosch einen entscheidenden Anteil.

Hunderttausendmal springt heute an einem modernen Motor ein Zündfunke über und eine Spannung von vielen tausend Volt schlägt innerhalb einer zehntausendstel Sekunde eine leitende Brücke durch glühende Gase. Viele Millionen PS/KW werden so Tag für Tag entfesselt. Fast hundert Milliarden Menschen müssten dafür ununterbrochen Tag für Tag arbeiten. Robert Bosch und seine Mitarbeiter haben entscheidend zum menschlichen Fort-schritt beigetragen.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Zeit fährt Auto

Die Städte wachsen und die Kurse steigen.
Wenn jemand Geld hat, hat er auch Kredit.
Die Kunden reden, die Bilanzen schweigen.
Die Menschen sperren aus, die Menschen streiken.
Der Globus dreht sich. Und wir drehn uns mit.

Die Zeit fährt Auto. Doch kein Mensch kann lenken.
Das Leben fliegt wie ein Gehöft vorbei.
Minister sprechen oft vom Steuersenken.
Wer weiß, ob sie im Ernste daran denken?
Der Globus dreht sich und geht nicht entzwei.

Die Käufer kaufen. Und die Händler werben.
Das Geld kursiert, als sei das seine Pflicht.
Fabriken wachsen und Fabriken sterben.
Was gestern war, geht heute schon in Scherben.
Der Globus dreht sich. Doch man sieht es nicht.

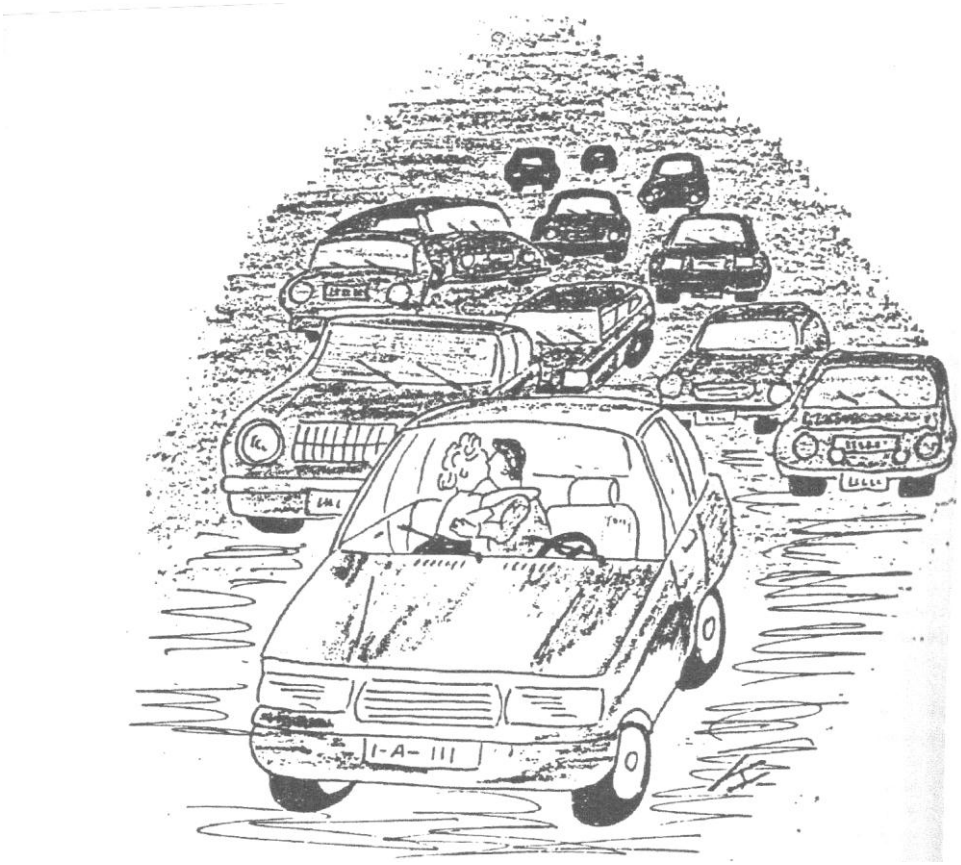
- Erich Kästner -

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Autokino mit Beate

Schon den ganzen Nachmittag schleicht Norbert, mein Sohn, so aufmerksam um mich herum. Er holt sogar das Bier aus dem Keller und fragt mich, ob ich nicht auch gerne einen Kognak möchte. „Wenn du Ärger mit deinem Meister hast, Norbert", komme ich ihm entgegen, „dann solltest du mir das sagen. Wir könnten da gemeinsam überlegen, was da zu tun ist".



Norbert ist seit einem halben Jahr in der Lehrwerkstatt und hat schon öfter Ärger mit seinem Meister bekommen, weil er die Berufsausbildung nicht mit dem nötigen Ernst angeht – wie der Meister sagt.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Ich war auch einmal in einer Lehrwerkstatt und mein Meister hielt auch nicht viel von mir. Er prophezeite mir eine schlimme berufliche Zukunft und behielt Recht. Ich wurde tatsächlich Ingenieur.

Auch Norbert wird einmal in dieses soziale Tief abrutschen und damit zu einer Schande für das ehrbare Handwerk werden.

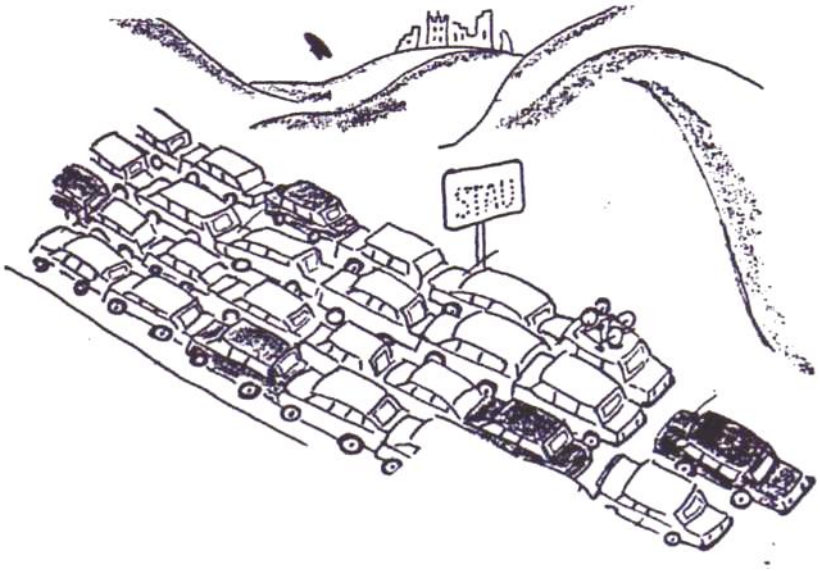
„Also los, Norbert", packte ich den Stier bei den Hörnern, „was liegt an?"

„Ich möchte mir gerne deinen Wagen leihen", sagte Norbert, „und heute Abend mit Beate ins Autokino fahren; es gibt nämlich ‚Footloose'".

„Also ich weiß nicht; Norbert", sage ich unentschlossen, „im Wetterbericht sagen sie für heute Nebel an und du hast doch erst seit drei Monaten den Führerschein!"

Ach weißt du, Papa" grinst Norbert, „der Nebel macht Beate bestimmt nichts aus, sie hat den Film ja schon einmal im Kino gesehen".

Oh, Norbert, du weißt ja gar nicht, welche Erinnerungen du in mir geweckt hast. Auch ich bin früher mal gerne mit einem Mädchen ins Autokino gefahren und auch mir war dichter Nebel immer höchst willkommen!



Der Stau

Wir hupen, schimpfen, blinken, drängen,
wir zeigen den Vogel und fluchen,
während wir krampfhaft versuchen,
uns weiter nach vorne zu zwängen.

Wir lassen die Kupplung schleifen,
die Welt stinkt nach Abgas,
man riecht's durch's Verbundglas
ein Volk ist auf Reisen.

Die freie Fahrt – sie wird zum Wahn,
wenn wir einen Blick in den Spiegel werfen,
verlieren andere die Nerven,
und verlassen die Autobahn.

Für freie Bürger freie Fahrt,
über Landstraßen zu schleichen,
unser Ziel erst spät zu erreichen,
das liegt nicht in unserer Art.

Wir planen unsere Reisen zeitgenau,
und schon geht es weiter,
die Stimmung wird heiter –
bis zum nächsten Stau.

- Sebastian Frech –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Sprachregelungen

Der Neuwagenverkäufer hat es leichter, er verkauft seine Autos nach dem Prinzip der Einwegflasche: ex und hopp! Damit ist für ihn in der Regel der Kunde uninteressant geworden, bis ihn das Alter seines Fahrzeuges zu einem potentiellen Anwärter für einen neuen Kaufvertrag macht. Für die Werkstatt sieht das meistens ganz anders aus.

Da ist ein neues Auto von einer – zumindest häufig anzutreffenden – technischen Perfektion, und da ist ein neuer Kunde von einer – zumindest häufig anzutreffenden – technischen Ahnungslosigkeit. Dieser Umstand und die von der Kundenseite oft großzügige Deutung der Werksgarantie fördern in der Regel Erscheinungen, die selbst dem erfahrenen Fachmann den Atem verschlagen.

Ein diplomierter Architekt zum Beispiel beanstandete an seinem Fahrzeug „eine gewisse Instabilität der Vorderwagens". Nun ist ja der Fachmann, was die Qualität der Neuwagen angeht, einiges gewohnt. Mit so einer komplizierten Schadensbeschreibung ist aber selbst die schwärzeste Montagsserie überfordert.

Eine Probefahrt und anschließende Wagenvermessung ergaben nichts, was diese lexikalisch wertvolle Schadensbezeichnung gerechtfertigt hätte.

Später stellte sich dann auch heraus, dass der Kunde das Lenkrad nicht ruhig halten konnte.

Ein anderer Neuwagenbesitzer, Volkswirt seines Zeichens und Dr. rer. pol., beanstandete an seinem Fahrzeug einen noch komplizierteren Mangel:

„Außergewöhnlich starke Fahrgeräusche, die ihren statistischen Höhepunkt jeweils an den Werktagen zwischen 7,50 Uhr und 17,00 Uhr erreichen."

Penggg! Was soll man dazu sagen?!
Allerdings geriet diese Beanstandung an einen etwas pingeligen Kundendienstberater.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der Gute lud sich an einem Werktag für 7,45 Uhr zur Mitfahrt ein um den Schaden aus persönlicher Erfahrung formulieren zu können. Punkt 7,50 Uhr erreichen die Fahrgeräusche tatsächlich ihren statistischen Höhepunkt, da der Wagen durch eine stille Strasse fuhr, die beiderseits mit Hecken bepflanzt war. Die Hecken warfen das Fahrgeräusch reflektierend zurück.

Wenn Ihnen selber schon einmal so etwas untergekommen ist, dann haben Sie sicher noch die Nerven, dem nächsten Beispiel voller Verständnis zu folgen.

Da stürzt ein Medizinmann für innere Angelegenheiten (Internist) in die Reparaturannahme und beschwerte sich, dass sein Fahrzeug eine „astmatische Akustik" habe.

In seinem Beisein hörte der Kundendienstberater den Motor ab und kann außer dem normalen Ansauggeräusch nichts feststellen.

Weit ausholend (bildlich gesprochen natürlich) versucht er dem guten Doktor die technische Notwendigkeit der Akustik zu erläutern.

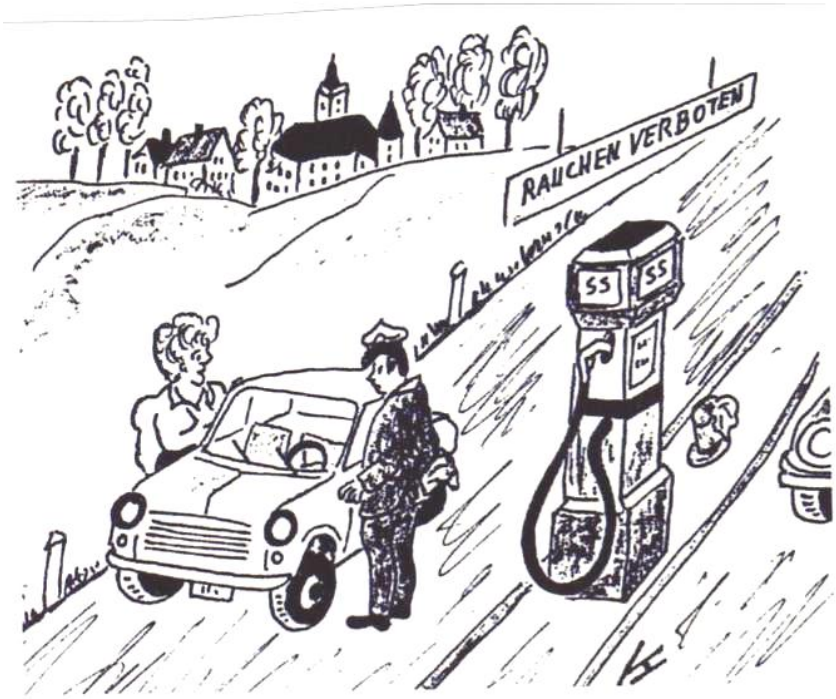
Als er schließlich merkt, dass er so nicht ankommt, sagt er: „Solange er noch jung ist, pfeift er eben, wenn er älter wird dann röchelt er nur noch".

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die erste Autotour

Süße achtzehn Jahre alt geworden ist Beate und hat zu diesem Anlaß nicht nur den Führerschein, sondern auch ein süßes kleines Auto geschenkt bekommen.

Der erste Fahrt mit dem neuen Auto möchte Beate natürlich allein machen, dass muß man verstehen, denn es wirkt nicht gerade beruhigend wenn der Vater oder der Freund oder gleich beide mit im Wagen sitzen und einen mit gutgemeinten Ratschlägen nervös machen.



Also fährt Beate ebenso vorsichtig wie langsam aus der Stadt heraus, um auf der Land-straße auch bei höherer Geschwindigkeit ihre Fahrkünste zu erproben. Es geht alles wider Erwarten gut. Vorsichtig biegt sie nach einigen Kilometern auf einen Parkplatz ein, verschnauft für einen Augenblick, startet dann wieder und fährt in der Gegenrichtung nach Hause zurück.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Da beginnt der kleine Wagen plötzlich störrisch zu bocken und will gar nicht mehr so, wie Beate will. Mit Mühe und Not kann sie gerade noch an einer Tankstelle anhalten. „Ja, Fräulein", lächelt der junge Tankwart freundlich, „dem Wagen fehlt nichts weiter als Benzin, der Tank ist nämlich leer!"

„Kann es ihm sehr schaden", will Beate besorgt wissen, „wenn ich trotzdem weiterfahre?"

So schnell wie möglich

„Sie sind zu schnell gefahren", erklärt der junge Polizist Frau Müller-Klabuncke, „haben Sie denn nicht das Schild „Achtung, gefährliche Kurve!" gesehen?"

„Sicher habe ich das Schild gesehen", meint Frau Müller-Klabuncke, „deshalb wollte ich doch auch die Kurve so schnell wie möglich hinter mich bringen!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Porsche – nicht nur ein Auto

Der Pilot blickt noch einmal auf die Armaturen der Porsche Cockpits, dann gibt er Gas. Der Druck presst ihn in den Recaro-Sitz, ehe das Fahrzeug bei Tempo 250 abhebt und wenig später nicht nur die Luft, sondern auch die Wolken durchbricht. Der Airbus A 310 mit dem Cockpit von Porsche hat sich auf den Weg gemacht.

Es ist die Firma Porsche, die das erste Zwei-Mann-Cockpit in einem Großraumflugzeug entwickelt hat. Auch der Bundeswehr-Panzer Wiesel wurde von Porsche entwickelt, er ist so leicht, dass er in einem Flugzeug transportiert werden kann. Aber leichte Sachen sind nicht die Charakteristik dieser ebenso altehrwürdigen wie modernen Firma. Ein Berge-panzer mit einem Zwanzig-Tonnen-Kran kommt ebenfalls aus dem Hause Porsche.

Immer noch ist der Porsche 911 ein Erfolgsrenner, nicht nur auf den Straßen und Rennstrecken – auch an der Börse, welche die Aktien jenes Mannes handelt, der als einer der wenigen auf dieser Welt in seinem Paß einen Firmennamen eingetragen hat. Ferry Porsche, Besitzer der überwiegenden Anzahl der Porsche-Aktien, ist nicht nur Vorsitzender des Aufsichtsrates, sondern auch Erbe eines Vermächtnisses.

Der Fortbestand des ehrwürdigen 911 ist Peter W. Schutz zu verdanken, nach dem gleichen Muster, aber in immer wieder verbesserter Form wurde er in der Zeit nach dem Kriege mit über 200 000 Stück als erfolgreichster Sportwagen aller Zeiten gebaut. Über diesen Erfolg steht ein Zitat von Peter W. Schutz: „Wenn ich ein Auto wäre, wäre ich ein Porsche. Schutz gilt als einer der erfolgreichsten Auto-Manager der Welt.

Doktor Helmut Bott ist sein 1952 Leiter einer Abteilung bei Porsche, deren 1100 Ingenieure und Techniker sich jeder mieten kann, der das nötige Interesse und Kleingeld zur Hand hat.

In Weissach, nur wenige Kilometer von Stuttgart-Zuffenhausen, gehen die Aufträge von Seat und aus Moskau ein, weil die Sowjets endlich einen eigenen Lada bauen wollen. Aber auch VW meldet sich, und auf der einzigen privaten Rennstrecke in Deutschland machen die neue Porsche auf zehn Kilometer Länge ihre ersten Fahrversuche.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Es war der arabische Millionär Mansur Ojjeh, der zwanzig Millionen auf den Tisch des Hauses blätterte und damit Lauda und Prost siegen ließ. Die Reklame und den Gewinn hatte Porsche.

850 Porsche-Stärken hatte der Formel 1 – Motor, doch mehr finanziellen Erfolg bringen Entwicklungen wie das Feuerwehrsystem Orbit für das Bundesforschungsministerium und vielleicht auch noch jener Prototyp einer Straßenkehrmaschine, deren langer Rüssel auch noch den Dreck unter parkenden Autos hervorsaugt.

Der Gabelstapler mit der regendichten Fahrerkabine und der Porsche-Traktor für die Landwirtschaft brauchen da nur noch am Rande erwähnt zu werden.

Donaueschingen, 16. Januar 1986; die einmotorige Mooney 231 setzt auf, sie hat einen Dauertest von 85 000 Kilometern hinter sich. Ihr Antrieb: ein Ableger des berühmten 911er-Triebwerkes. 13 Liter auf 100 Kilometer bei Tempo 300. Der Stoff: Normales Super und nicht das um siebzig Pfennige pro Liter teurere Flugbenzin; außerdem leise und umweltfreundlich. Nicht nur für die Fachwelt eine Sensation – aber auch nicht die letzte Sensation.

Da ist der Porsche 959 mit automatischem Allradantrieb, zwei Turboladern und automatischer Höhenverstellung mit 450 PS und einer Spitze von 350 km/h. Sein Preis: lächerliche tausend Mark – aber pro PS.

Das soll jedoch kein Grund sein, dieses Buch jetzt in die Ecke zu werfen und auf der Autobahn nach Stuttgart zu jagen – die limitierte Auflage ist längst vergriffen. - Ferdinand Porsche kann stolz auf sein Vermächtnis sein.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Wie der Motor zu seinem Namen kam

Ferdinand Verbiest, flämischer Jesuitenpater und Direktor des Observatoriums in Peking hatte 1678 einen Motor gebaut, der wie eine kleine Dampfturbine einen Wagen bewegen soll.

In einen ebenso großen wie grundlegenden Buch mit dem Titel „Astronomia Europaea" beschreibt er diese Maschine und gebraucht in diesem Zusammenhang erstmals die Bezeichnung „Motor".

Das 1687 in Dillingen gedruckte Buch beeindruckt das gelehrte Weltbild seiner Zeit und erregt bei den damaligen Wissenschaftlern großes Aufsehen.

Galten bisher Pferd, Ochse und Schießpulver als anerkannte Krafterzeuger, wird jetzt auf einmal der Dampf als natürliche Kraft dienstbar gemacht.

Nach Jahrhunderten des Suchens scheint der entscheidende Gedanke zum Durchbruch zu führen, eine Maschine zu schaffen, welche dem Menschen die Möglichkeit gibt, entscheidend über die Natur, den Raum und die Zeit zu herrschen.

So wurde schon vor dreihundert Jahren zumindest der gedankliche Grundstein für den modernen Massenverkehr von heute gelegt. Ferdinand Verbiest sollte es nicht mehr erleben, dass sein Gedankenanstoß zur Veränderung des Weltbildes den entscheidenden Beitrag leistete.

Erst 1711 baute Thomas Newcomen seine erste Dampfmaschine nach dem atmosphärischen Prinzip von Guericke und Huygens. Und erst 1774 stellte James Watt seine erste in der Praxis brauchbare Dampfmaschine auf.

Damit waren die Schatten der neuen „industriellen Revolution" in Bewegung geraten und sie drohten ein bisher gültiges Weltbild zu verdunkeln.

Der Motor von Ferdinand Verbiest war damit nicht allein zu einer Maschine geworden, sondern auch zu einer Antriebskraft, welche die Menschheit auch noch in unserer Zeit zu immer größeren technischen Taten befähigt.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Ein Rolls für einen König

Noch während des zweiten Weltkrieges hielt es Franklin D. Roosevelt für politisch opportun, König Ihn Saud von Saudi Arabien ein Flugzeug vom Typ C-47 zum Geschenk zu machen.

Dieses Geschenk sollte zur Produktion eines fantastisch handgearbeiteten Rolls Royce führen, den Winston Churchill in Auftrag gab, als er von dem Geschenk der Amerikaner hörte.

Der britische Premier beauftragte ein Team von Rolls Royce Experten der Flugzeugmotorenfabrik des Konzerns eine wahrhaft königliche Karosse anzufertigen.

Die Außenhaut des Fahrzeuges schimmerte in einem seidigen Grün, während die Ledersitze und die Innenausstattung in Metallicgrün gehalten waren.

Im Fond der Limousine war ein Thron installiert, der so breit war, dass der König dort nach arabischer Art mit gekreuzten Beinen sitzen konnte.

Ein kupferner Wassertank und eine Schale aus Sterlings-Silber ermöglichten dem König auch während der Fahrt die rituellen Waschungen, und das benutzte Wasser konnte durch einen Abfluss während der Fahrt auf die Straße geleitet werden.

Das Fahrzeug war mit Sirenen und Suchscheinwerfern sowie extrabreiten Trittbrettern für die Leibwächter ausgerüstet. Im Innenraum war ein kleiner Schrank eingebaut, in dem Bürsten und Kämme untergebracht waren. Mit Rücksicht auf den moslemischen Glauben des Beschenkten waren die Bürsten mit Nylon- und nicht, wie damals üblich mit Schweineborsten ausgerüstet.

Ein Radio und alabasterne Thermosflaschen vervollständigen das eines Königs würdige Auto in seiner Ausstattung, mit der ein Premier einen Präsidenten bei einem König ausstechen wollte.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Kleine Panne

Gekonnt zieht Felix seine alte Ente durch die Kurven der Bundesstraße, so dass manchmal die Reifen des kleinen Autos leise protestierend quietschen

Hinter einer besonders scharfen Kurve sieht Felix etwas besonders kurvenreiches Blondes, wie es ein junger Mann in seinem Alter liebt.

Im letzten Augenblick bringt er seine Ente zum Stehen und eilt auf die attraktive junge Dame zu, die hilflos neben ihrem Mercedes stehend, verzweifelt den platten Vorderreifen betrachtet.

„Das ist doch nichts für so eine hübsche junge Dame", ruft Felix galant und beginnt sogleich, das schadhafte Rad auszuwechseln. So hart hat Felix schon lange nicht mehr gearbeitet.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Während er das Reserverad festschraubt, überlegt er krampfhaft, ob er es wohl wagen kann, die junge Dame in ein Gasthaus auf einen Kaffee einzuladen.

Vielleicht könnte man sogar den ganzen Nachmittag zusammen verbringen oder den Abend, an die kommende Nacht wagt Felix gar nicht zu denken.

Er entschließt sich aber, die junge Dame zu einem Kaffee zu bitten.

„Ach, entschuldigen Sie", sagt da gerade die junge Dame, als Felix den Wagenheber betätigen will, damit der Wagen wieder auf den Boden kommt, „dürfte ich Sie wohl um einen Gefallen bitten?" „Die zauberhafte Person will ihrerseits eine Einladung vorschlagen", fährt es Felix mit freudigem Erschrecken durch den Kopf und er sagt erwartungsvoll: „Aber selbstverständlich!"

„Würden Sie den Wagen bitte ganz vorsichtig herablassen", lächelt da die junge Dame bezaubernd, wobei es Felix ganz warm ums Herz wird, „mein Mann schläft nämlich auf dem Rücksitz und möchte nicht, dass er wach wird…"

Wie um alles in der Welt...?

Endlich ist es soweit – Meisengeiers besteigen ihr Auto, um in den wohlverdienten Urlaub in die Berge zu fahren. Natürlich wollen sie das Vergnügen so weit wie möglich genießen und fahren deshalb auch bei Nacht, was vor allem Frau Meisengeier vorbehalten bleibt.

Gerade als sie eine besonders steile Kehre nimmt, liegt plötzlich vor ihr ein brennender Fernlastzug, der die Kurve wohl nicht mehr so recht geschafft hat.

Frau Meisengeier muß so hart bremsen, dass der auf dem Beifahrersitz schlafende Gemahl wach wird, aufschreckt und erst nach einiger Zeit in die Wirklichkeit zurückfindet.

Er schaut auf den brennenden Lastwagen und fragt dann: „Wie um alles in der Welt hast du das denn nun wieder fertig gebracht?!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Daimler – ein Name für das Auto

Der 17. März 1984 war ein Samstag, an dem Milliarden Autos über die Straßen der Welt rollten. Hätten die Insassen auch nur eine Sekunde an den Mann gedacht, der den Verbrennungsmotor als Antrieb für Straßenfahrzeuge realisiert hat, dann wäre da zu einer Millionenfachen Gedenkstunde für Gottlieb Daimler geworden, der am 17. März 1834 in Schorndorf bei Stuttgart geboren wurde. Neben Carl Benz gehörte er zu den Vätern des Automobilzeitalters. Als Erfinder des Vergasers ermöglichte er den ersten schnelllaufenden Benzinmotor und leistete darüber hinaus in der Frühphase der Entwicklung des Automobils entscheidende Beiträge.

Daimler machte eine Lehre als Büchsenmacher, ehe er sich entschloß, Ingenieur zu werden. Er studierte in England, Frankreich und Belgien, bevor er mit 38 Jahren technischer Direktor der Gasmotorenfabrik von Nikolaus Otto in Deutz wurde. Einer seiner damaligen Forschungsassistenten war der noch junge Ingenieur Wilhelm Maybach. Daimler und Maybach erkannten die Möglichkeiten des Verbrennungsmotors als Antrieb für Straßenfahrzeuge, während Otto einer solchen Entwicklung eher skeptisch gegenüber stand.

In Bad Cannstadt gründeten Daimler und Maybach ihre erste Werkstatt und konzentrierten sich darauf, den ersten schnellaufenden Verbrennungsmotor zu entwickeln – einen Viertakter, der mit Benzin betrieben wurde.

Die Motoren, die Daimler vorher für Otto gebaut hatte, erreichten nur 130 Umdrehungen in der Minute, der neue Motor mit einer gut funktionierenden Zündung und dem Vergaser, der das Kraftstoff-Luftgemisch herstellte, erreichte 900 Umdrehungen in der Minute. 1885 probierten Daimler und Maybach diesen neuen Motor aus, bauten ihm im Herbst des folgenden Jahres in eine Pferdekutsche ein, fuhren mit diesem ersten Daimler von Cannstadt nach Esslingen und erreichten dabei eine Geschwindigkeit von 18 Kilometern in der Stunde. Das Daimler-Modell von 1889 war das erste vierrädrige Auto und wies einige Neuerungen auf. Einen Riemenantrieb für die Räder, ein Vierganggetriebe und einen Stahlrohrrahmen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Damit war das Automobil kommerziell nutzbar geworden und man konnte endlich an Herstellung und Verkauf dieser Erfindung gehen.

Die Qualität und Leistungsfähigkeit der Daimler-Erzeugnisse waren bald allgemein bekannt, und 1894 fand das erste internationale „Rennen für Kutschen ohne Pferde" auf der Strecke Paris – Rouen statt.

Von 102 gestarteten Autos kamen nur 15 ins Ziel und es war bezeichnend, dass sie ausnahmslos von Daimler-Motoren angetrieben wurden.

Daraufhin benutzt auch Graf Zeppelin solche Motoren für seine Starrluftschiffe.

Der erste Lastwagen wurde von Daimler und Maybach 1896 produziert. Aber der Höhepunkt der automobilistischen Geschichte mit der Produktion des ersten Fahrzeuges, das als „Mercedes" das Zeitalter des modernen Automobils einleitete, lag im Jahr 1900 – Daimlers Todesjahr.

Die Konstruktion des ersten Mercedes war bestechend. Er besaß einen 24-PS-Motor und war für die damalige Zeit optimal.

Auch noch nach seinem Tode eröffnete Daimlers Gesellschaft verschiedene Tochterfirmen in anderen Ländern – Auch in England. Seit 1926, als Daimlers Unternehmen mit der Firma von Carl Benz fusionierte, heißt das Produkt Mercedes Benz.

Maybach gründete nach dem Tode Daimlers eine Fabrik zur Herstellung von Flugzeugmotoren und wurde Zulieferer der Zeppelin-Werft.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Erzieherische Maßnahme

Alfred Grünbier ist nicht gerade als arm zu bezeichnen. Er ist Teilhaber einiger gut gehender Geschäfte, besitzt einen wunderschönen Bungalow am Stadtrand und fährt stets das neueste Modell eines Drei-Liter-Mercedes.

Dieser Wohlstand ist Alfred Grünbier durchaus zu gönnen, denn er gehört zu den wenigen Menschen unserer Tage, die sich mit Glück und Geschick solchen Wohlstand erarbeitet haben und ihn auch noch klug zu wahren wissen.

Auch sonst ist Alfred Grünbier glücklich zu schätzen. Er hat eine Frau, welche, obwohl mit ihm in die Jahre gekommen, immer noch sehr gut aussieht und darüber hinaus eine Dame ohne jeden Tadel ist. Die beiden haben auch einen Sohn.

Der Sohn hat das Abitur mit Auszeichnung bestanden und Grünbier senior hat ihm daraufhin den Führerschein bezahlt und ihm erlaubt, sich selber das Auto seiner Wünsche auszusuchen.

Der junge Grünbier kauft sich ebenfalls einen Drei-Liter-Mercedes, allerdings das Sportcoupe, während der Vater immer den Pullmann bevorzugt.

Etwas befremdet bezahlt Grünbier das Auto seines Filius – mit dem Gedanken im Hinterkopf, das dem jungen Mann heimzuzahlen. Im kommenden Jahr kauft er sich ebenfalls einen einen anderen Wagen – einen gebrauchten Golf in der Standard-ausführung.
„Aber warum kaufst du dir auf einmal einen gebrauchten Kleinwagen?" staunt der Herr Sohn, als er das neue alte Auto sieht.

„Das ist doch ganz einfach", lächelt Grünbier leicht autoritär erzieherisch, „weil ich keinen Vater habe, der mir ein teureres Auto bezahlen könnte…"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Peters Käfer

Es gibt gar keinen Zweifel, Peter, mein Sohn ist verliebt. Erst kürzlich habe ich ihn noch am Telefon fragen hören: „Wie weit ist denn mein Käfer?"

Es muß sich dabei wohl um einen süßen Käfer handeln, denn auch an diesem Abend kam Peter wieder erst nach zweiundzwanzig Uhr nach Hause und wirkte sehr müde.

Peters Käfer scheint eine besonders anstrengende junge Dame zu sein und es bleibt nur zu hoffen, dass sie noch soviel von ihm übrig lässt, dass er wenigstens die Gesellen-Prüfung im Kfz.-Handwerk schafft – dort lernt er nämlich noch.

188

Aber endlich ist es soweit. Peter sagt eines Tages, er hat inzwischen die Gesellenprüfung bestanden: „Wenn ich heute nach Hause komme, dann bringe ich meinen Käfer mit!"

Meine Frau schaltet sofort den Backofen ein und knetet den Teig, und ich suche im Keller nach einer besonders guten Flasche Wein. Als Peter dann endlich nach Hause kommt, ist weit und breit kein Mädchen zu sehen, aber er fährt mit einem VW-Käfer älterer Bauart vor, der wieder wie auf neu gebracht worden ist.

„Ein Unfallwagen" lächelt Peter strahlend, „ich habe ihn selber wieder instandgesetzt und neu lackieren lassen, dadurch ist er besonders preiswert geworden. Gebt es ruhig zu, das hättet ihr nicht gedacht…!"

Das erste Auto im Leben
vergisst man ebenso wenig
wie die erste Frau

- Stirling Moss -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Dicht und undicht

Von den meteorologischen Besonderheiten des letzten Sommers einmal abgesehen, ist es doch die herbstliche Jahreszeit, die man als kühl und naß bezeichnet.

Der kalte Regen dringt durch die warme Kleidung und das Schuhwerk, einem spüren lassend, dass der herbstliche Sommer vorbei und mit einem sommerlichen Herbst nicht mehr zu rechnen ist. Nässe und Kälte gehen durch Mark und Bein.

Da ein Auto weder Mark noch Bein hat, geht die Feuchtigkeit hier durch die Lüfterschlitze, Dichtungen und Schweißnähte. Das tut sie so lange, bis sie als Wasser unter der Fußmatte gluckert.

Geräusch und Wirkung dieser Erscheinung sind beim Autobesitzer gleichermaßen unbeliebt. Der Weg zur Werkstatt steht ins Haus und wird auch endlich angetreten.

Mit einer etwas gezwungenen humorvollen Bemerkung: „Mein Auto hat fließendes Wasser", wird der entsprechende Reparaturauftrag erteilt.

In der Werkstatt wird vermittels komplizierte technischer Apparaturen im Fahrzeug Unterdruck erzeugt und der Wagen von außen mit einer Sprühanlage berieselt. Der Wassereintritt wird somit festgestellt und entsprechend abgedichtet.

Wird das Gefährt gleich beim ersten Mal dicht und bleibt es auch, so hat der Besitzer großes Glück gehabt. Beim Zweiten Mal war es Glück, beim dritten Mal Pech und beim vierten Mal großes Pech usw.

Wasser hat nämlich außer der Eigenschaft, dass es korrosionsfreudig ist, auch noch die unangenehme Eigenschaft, dass es sich einen neuen Weg sucht, wenn ihm der bisherige durch den Einsatz von Dichtungsmasse versperrt wird.

Mit der Anzahl der erfolglosen Abdichtungsarbeiten steigt häufig auch der Unmut des Kunden, der zwar nicht immer berechtigt ist, aber doch irgendwie in Relation dazu steht.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

So war es auch mit jenem Kunden bestellt, der mit zornig entschlossenem Schritt die Reparaturannahme betrat.

Als der zuständige Kundendienstberater seiner ansichtig wurde, fragte er ahnungsvoll: „Ist Ihr Auto denn immer noch undicht?" da meinte der Kunde in einem emotionalen Anfall von Galgenhumor: „Wieso undicht? Wenn es undicht wäre, dann müsste das Wasser doch wieder herauslaufen!"

Der Schutzengel

Siegfried bringt seinen gebraucht gekauften Wagen in die Werkstatt und sagt: „Jedesmal, wenn ich über zweihundert Kilometer in der Stunde komme, dann klopft der Motor!"
Der Meister untersucht den Wagen gründlich und sagt danach kopfschüttelnd zu Siegfried: „Ich kann da beim besten Willen nichts feststellen, vielleicht ist das Ihr Schutzengel, der da ab zweihundert Kilometer in der Stunde klopft?"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Autos und Anekdoten

Aus dem Griechischen kommend, selbst und eigentlich auch im übertragenen Sinn bedeutend ist der Begriff Auto als Kurzform für Automobil in den Sprachschatz eingegangen. Die Anekdote hingegen, ebenfalls aus dem Griechischen kommend, dort Unveröffentlichtes bedeutend, ist zwar auch in den Sprachschatz eingegangen; doch weiß jeder, was ein Auto ist aber nicht jeder, was eine Anekdote ist – hier soll nachstehend beides behandelt werden.

Da gibt es zum Beispiel die Anekdote, in der Henry Ford auf einsamer Straße in seinem Ford einen Autofahrer sieht, der ebenfalls mit seinem Ford eine Panne hat. Henry Ford hält also an und hilft dem Mann, das Auto wieder flott zu machen. Mit einigen Dollars will sich der gute Mann, der den Fabrikanten nicht kennt, bei dem Helfer bedanken, aber der wehrt lächelnd ab und meint: „Es war mir ein Vergnügen, Ihnen zu helfen, Mister, aber Ihr Geld brauche ich wirklich nicht, ich lebe in leidlich guten Verhältnissen".

„Wenn das so ist", steckt der Mensch das Geld weg, „dann frage ich mich aber, warum Sie einen Ford fahren?"

Eine weitere Anekdote befasst sich mit der Nobelmarke Rolls Royce und erzählt – Anekdoten müssen nicht immer wahr sein – dass ein britischer Geschäftsmann am Rande der nordafrikanischen Wüste eine Panne hatte, die sich mit den landesüblichen Mitteln nicht beheben ließ.

Es dauerte nicht einmal zwölf Stunden, bis ein extra eingeflogener Werksmonteur den Havaristen wieder flott macht. Wieder in der Heimat, versäumt es besagter Geschäftsmann nicht, sofort bei Roll Royce anzurufen und sich für diesen hervorragenden und kostenlosen Service zu bedanken.

Als man in der Firma begriffen hat, was der Mensch will, verbindet man ihn mit der Geschäftsleitung.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Das muß ein Irrtum sein, Sir", erklärt einer der Direktoren am Telefon, „wir entsenden keine Monteure ins Ausland, weil ein Rolls Royce niemals defekt werden kann!"

Nicht nur in der Kundendienst-Abteilung der heutigen VAG wird noch die kleine Anekdote von dem Wüstenkäfer gepflegt.

Danach befanden sich einmal zwei junge Männer in einem VW-Käfer auf dem Weg von Tripolis zur Oase Gilo. Da sie keinen Kompaß an Bord hatten, steuerten sie den Wagen in ein Sandloch, aus dem nicht einmal ein Jeep herausgekommen wäre.

Sie machten sich zu Fuß auf den Weg und erreichten nach vierundzwanzig Stunden ein Borcamp in der Wüste. Nach einer angemessenen Ruhepause machten sie sich wieder auf den Weg, um ihren Wagen zu suchen.

Die Suche wurde von der Polizei aus Benghasi beendet, welche die den jungen Männer erst einmal als mögliche Saboteure festnahm.

Ein bei einer Ölfirma beschäftigter Amerikaner fand fünf Monate später den Volkswagen, dessen Dach gerade noch teilweise aus dem Sand ragte. Man grub den VW aus und drehte den Zündschlüssel herum. Der Wagen sprang sofort an und lief, nachdem man ihn betankt hatte, fünfhundert Meilen quer durch die Wüste bis nach Tripolis.

Bei fünfzig bis sechzig Grad Lufttemperatur hatte der Käfer fünf Monate in dem noch heißeren Sand gelegen und fuhr anschließend weiter, als wäre nichts gewesen.

Auch in der Arktis fährt dieses Auto, als sei es speziell für dieses Klima gebaut, und für den Normalverbraucher ist das Auto ein Begriff von Zuverlässigkeit und Sparsamkeit. Als junger Mann hat es mir immer Spaß gemacht, mit meinem Käfer in Schneewehen hineinzufahren, nur, um zu sehen, ob ich wieder herauskommen würde und ich bin nicht einmal steckengeblieben. Als Kundendienstberater bei VW habe ich es erlebt, dass mir eine Kundin erzählte, sie hätte heute extra einen Kuchen gebacken, weil ihr Käfer an diesem Tag die hunderttausend Kilometer zu feiern hätte.

Bei Ford fällt mir heute als erstes ein, daß Henry Ford die Fließbandfertigung in der Automobilherstellung eingeführt hat. Bei Rolls Royce fällt mir gar nichts mehr ein, das ist für mich die Nobelmarke der Reichen dieser Welt, das Auto, zu dem es keine Alternative gibt. Beim Käfer aber halte ich es mir dem Magazin LIFE, er ist für mich ebenfalls ein Familienmitglied gewesen, das nur zufällig in der Garage wohnte.

Wenn ich mir heute ein Auto kaufe, dann sehe ich darauf, dass es sechs Zylinder und vier Türen hat; ich bin halt etwas älter und damit bequemer geworden – aber die schönsten Fahrten, an die ich mich erinnern kann, habe ich mit meiner Familie im VW-Käfer unternommen.

Selbst auf die Gefahr hin, der Parteinahme beschuldigt zu werden, möchte ich hier noch nicht das Thema Käfer verlassen. Dieses Auto hat eine menschliche und liebenswerte Seite, die vielleicht zu wenig herausgestellt wurde.

Natürlich waren andere Fabrikate als Liebeslaube für junge Leute vielleicht komfortabler und geräumiger, aber die Tatsache, dass es in den USA den Club „Babies born in Beetles" gibt, dürfte für eine Automarke wohl einmalig sein. Auch in Deutschland ist der Geburtsort Volkswagen keine Seltenheit, da die Polizei, welche in den fünfziger Jahren den Käfer als Einsatzwagen fuhr, oft Hebamme spielen musste, wenn der Kreißsaal nicht mehr rechtzeitig erreicht werden konnte.

Volkswagen of America nahm solche erfreulichen Ereignisse stets zum Anlaß, den betreffenden Familien ein Glückwunschschreiben zu schicken, weil sie den Beweis erbracht hatten, dass im VW stets Platz für einen Passagier mehr ist. Hundert Dollar als Geburtstagsgeschenk für den Nachwuchs waren beigefügt.

Der VW-Käfer ist ein liebenswertes Symbol und Weltanschauung einer Generation, bei der er sich besonderer Wertschätzung erfreute.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Glomnitzer läuft Weltrekord

„Er tut es wohl nicht mehr?" fragt Glomnitzer so dämlich, wie nur Glomnitzer fragen kann.

Mein Dreiviertelliter Sissna, ein Auto heimischer Produktion, tat es tatsächlich nicht mehr – zumindest was das Starten anging. „Deswegen habe ich mir ja auch einen Volkswagen gekauft", meint Glomnitzer, die Autos der israelischen Produktion sind mir einfach zu unzuverlässig."

Ich versuche noch einige Male zu starten, aber der Sissna macht einfach nicht mit.

„Soll ich Sie mal anschieben", will Glomnitzer so süffisant, wie er nur kann, von mir wissen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Glauben Sie, dass Sie das können?" frage ich zurück. Glomnitzer erklärt umfassend, was ein ehemaliger Hauptmann der israelischen Armee alles kann und nach einer guten Stunde erinnere ich ihn daran, dass mir schon damit gedient wäre, wenn ein ehemaliger Hauptmann unserer siegreichen Armee mein Auto anschieben könnte. „Also los" meint Glomnitzer und schiebt. Ich lege nach einer Weile den Gang ein, lasse die Kupplung kommen und der Sissna springt sofort an. Vorsichtig gebe ich Gas und sehe mich nach Glomnitzer um.

Der schiebt immer noch, wedelt dabei abwechselnd mit den Armen; „…halten Sie nicht…", höre ich ihn durch das offene Fenster rufen.

Vorsichtig trete ich auf das Gaspedal und beschleunige leicht. Der Zeiger des Kilometer-zählers steigt langsam auf vierzig Kilometer in der Stunde, aber Glomnitzer schiebt noch immer, „…halten Sie nicht…", höre ich ihn wieder durch das offene Fenster, als ich vorsichtig auf die Schnellstraße nach Jerusalem einbiege.

Die Nadel des Geschwindigkeitsmessers nähert sich stetig der Zahl sechzig, und Glomnitzer schiebt immer noch!

Andere Kraftfahrzeuge hupen schon, ehe sie erst Glomnitzer und dann mich überholen.

Obwohl ich finde, dass man alles übertreiben kann, erhöhe ich vorsichtig die Geschwindig-keit auf achtzig Kilometer in der Stunde und sehe mich aufmerksam nach einem Rastplatz um.

Im Rückblickspiegel sehe ich immer noch Glomnitzer, wie er aufmunternd winkt und mir wird die Sache unheimlich. Doch da kommt ein freier Rastplatz, ich kann die Geschwindig-keit verringern und endlich anhalten.

„Warum", japst Glomnitzer, „haben Sie denn nicht angehalten, ich habe doch immer gerufen: „Warum halten Sie nicht?" „Tut mir leid, Glomnitzer", sage ich, „ich verstand nur immer „…halten Sie nicht…", Der Fahrtwind, verstehen Sie?"

Glomnitzer versteht mich gar nicht, er meint vielmehr, dass ich der blödeste Hund sei, der ihm jemals untergekommen wäre.

„Das Kompliment kann ich zurückgeben, Glomnitzer", erwidere ich, um eine gewähltere Ausdrucksweise bemüht.

„Warum haben Sie nicht einfach aufgehört zu schieben?" „Das konnte ich doch nicht", tobt er, „meine Jacke hatte sich unter Ihrem verdammten Kofferraumdeckel verhakt!" Am nächsten Morgen zeigte er mir die Zeitung.

„Weltrekord", steht da, „Hauptmann der israelischen Armee läuft achtzig Kilometer in der Stunde!"

„Sie brauchen ja nicht darüber zu reden, dass ich gelegentlich auf Ihrer Stoßstange gesessen habe", meint Glomnitzer.

Wenn Sie versuchen wollen...

Frau Lerchentöter muß auf einer belebten Kreuzung an einer Ampel halten. Plötzlich versäuft der Motor und, während die Ampel schon lange Grün zeigt, versucht Frau Lerchentöter ohne Erfolg, den Wagen zu starten.

Ein hinter ihr stehender Wagen hupt inzwischen ohne Unterlaß. Schließlich steigt Frau Lerchentöter entschlossen aus und sagt: „Wenn Sie versuchen wollen, meinen Wagen zu starten, dann drücke ich solange auf Ihre Hupe…"

James Hundertachtzig und die Beerdigung

Als James Hundertachtzig noch Rennen fuhr,
da fuhr er immer gegen die Uhr.
Das war im Sinne der Rennleitung
und stand auch so in der Sportzeitung.

James kannte immer nur Tempo und Gas,
deswegen biß er auch so früh in das Gras.
Voller Pokale war sein Haus,
doch vor dem größten Pokal war's mit ihm aus.

Tausend PS hatte er im Rücken,
aber die Strecke hatte ihre Tücken.
Noch einmal heulte der Motor auf,
dann war es mit ihm und dem Fahrer aus.

Das Fernsehen übertrug den Crash,
und zeigte auch das demolierte Blech.
Die Fans beutelte kollektiver Graus;
wenn der Wagen so aussah, wie sah James dann aus?

So konnte man anderen Tags dann auch lesen:
„Fans, James Hundertachtzig ist mal gewesen!"
Das Publikum ergriff ein großer Frust,
der Tod von James war ein großer Verlust.

Keiner konnte wie er in den Kurven liegen,
keiner konnte wie er das Ziel durchfliegen.
James, der Dauerkunde von Dentisten und Chirurgen,
war noch im Tod eine Fundgrube für Metallurgen.

James, der die Rennstrecken der Welt gekannt,
hatte verfügt, dass er würde verbrannt.
Als Jet-Setter bei den Kilometer-Stürmern,
gönnte er sich nicht den Würmern.

Die Feuerbestatter lehnten es kategorisch ab,
James zu Asche zu machen und zu bringen ins Grab.
So entschwebte er erdbestattet ins All,
denn sein Leichnam enthielt zuviel Metall.

- Sebastian Frech -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Autoprobleme der Zukunft

Unsere Automobile werden immer schneller. Waren vor fünfzig Jahren hundert Kilometer in der Stunde noch sehr viel, blicken wir heute schon mitleidig auf jene Gefährte, die uns mit zweihundert Kilometer in der Stunde imponieren wollen.

Wenn das so weitergeht, steuern wir unmittelbar auf eine große Gefahr zu.

Begeben wir uns einmal an einen Ort und in eine Zeit, welche etwa tausend Jahre in der Zukunft liegen.

Bei der weltbekannten Murks & Prächtig Automobile GmbH & Co hat sich gerade ein solventer Kunde für das neue R-Modell interessiert.

„Der macht glatte zweidrittel Licht", meint der Verkäufer lässig. Echte zweihundert-zwanzigtausend in der Sekunde?" fragt der Kunde noch zweifelnd. Die Zweifel werden bei einer Probefahrt mit zweidrittel Licht ausgeräumt.

Der Kunde ist beeindruckt, zahlungsfähig und somit nach kurzer Zeit Besitzer des R-Modells.

Nach einigen Tagen erscheint der Kunde wutschnaubend im Verkauf von Murks & Prächtig. „Dieses Auto treibt mich noch zum Wahnsinn", tobt er, „jeden Morgen fahre ich um acht Uhr los, damit ich um neun Uhr im Büro bin, und was meinen Sie, wann ich ankomme?"

Unverständnis bei den Verkäufern von Murks & Prächtig. „Genau zehn Minuten vor acht Uhr!" schimpft der Kunde. Der Verkäufer erzählt dem Kunden etwas von der Relativitätstheorie und der Zeitverschiebung. Gott sei Dank, der Kunde begreift das, oder er tut wenigstens so.

Herr Murks bemüht sich persönlich: „Sie dürfen das Relativitätsmodell natürlich nicht voll ausfahren", meint er vorwurfsvoll, „da kann ja wer weiß was passieren!" Der Kunde verspricht, das Modell etwas zu schonen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Was ein Kunde verspricht, das ist eine Sache – und was er dann hält, das ist eine ganz andere Sache. Das ist in tausend Jahren noch genauso wie heute.

Daher steht der Mensch einige Tage später bereits wieder auf der Matte.

„Also, das war so…", stotterte er unter dem Eindruck eines nachhaltigen Schocks. „Ich fahre gegen acht Uhr los, komme auf die Autobahn und sehe dort meinen Nachbarn fahren. Ich setze also zum Überholen an, aber meinen Sie, der hätte mich vorbeigelassen? Erst als ich mehr als Lichtgeschwindigkeit fuhr, konnte ich ihn überholen!" „Sie sind über Licht gefahren?" flüsterte Herr Murks entsetzt.

„Ja", meinte der Kunde leise, „und was glauben Sie, wen ich traf, als ich auf dem Firmenparkplatz ankam?" Herr Murks wusste es nicht. „Ich traf mich selber", sagte der Kunde, „ich machte gerade Feierabend. Da habe ich doch bei dem kurzen Überholmanöver acht Stunden herausgeholt – und nun traue ich mich nicht nach Hause, vielleicht bin ich da auch schon?!"

Längst noch nicht hat das Auto
das Pferd verdrängt – oder
kennen Sie ein Denkmal, auf dem ein
Mann am Steuer sitzt?

- Hans Günter Winkler -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Sache mit der Interbel

Der Mensch erfand nicht nur das Auto. Dazu erfand er auch noch das Straßenverkehrsamt, den TÜV, die StVZO, den Liegesitz, die Scheibenbremse und die elektrische Lichtanlage. Für die Lichtanlage erfand er noch etwas: die internationale Beleuchtungswoche.

Die Interbel ist eine segensreiche Einrichtung, sorgt sie doch dafür, dass in der dunklen Jahreszeit der Kraftfahrer nicht nur richtig beleuchtet ist, nein, er beleuchtet alle anderen Verkehrsteilnehmer entsprechend der StVZO! Daß das auch alles seine Richtigkeit hat, beweist geschmackvoll gestaltete Plakette an der Windschutzscheibe, die der kontrollierenden Polizei signalisiert: „Kontrolle zwecklos – ich bin ein geprüfter Leuchter!" Die Kehrseite der Plakette ziert ein Stempel der Firma, die im Einklang mit der StVZO und aus reiner Freude am Kunden diese weitgehend kostenlose Prüfung vorgenommen hat.

Aber was kostenlos ist, muß nicht immer billig sein!

Der allgemein kostensenkend denkende Betriebsleiter beauftragt daher einen Meister, einen Auszubildenden abzustellen, der sauber gekleidet, gewaschen und gekämmt, einen guten Eindruck auf die meist befangene Öffentlichkeit machen möge.

Dann wird das ebenso ausrangierte wie ungenaue Messgerät aus der Ecke geholt und vom Staub befreit, der sich seit der letzten Interbel darauf angesammelt hat. Und schon läuft der Laden.

Der Meister sieht’s und ist zufrieden.

Scheinwerfer einstellen, Plakette ankleben, nach zwei Minuten: „Der Nächste bitte!"

Die Kunden staunen, wie schnell das geht und der Azubi denkt: „Gelernt ist gelernt!"

Der Meister denkt auch, er denkt, dass er seine Auszubildenden doch verdammt gut ausbildet und das soll ihm erst einmal einer nachmachen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Der Betriebsleiter kommt, guckt und denkt ebenfalls. Er denkt: „Du musst doch einmal mit dem Meister reden!" In seinem Büro sagt er dann folgendes zu ihm. „Lieber Meister", sagt er und meint das auch so, „Das Kraftfahrzeug hat außer Scheinwerfern auch noch Blinkleuchten, Brems-, Schluß- und Kennzeichenleuchten. Solle es außerdem noch Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlusslicht und andere Leuchten oder Scheinwerfer haben, dann müssen diese natürlich auch o.k. sein!"

Dem Meister geht ein Licht auf.

Der Betriebsleiter, ein Mensch von selten feinsinnigem Humor, drückt ihm eine Plakette in die Hand.

„Für Ihre ganz private Interbel", sagt er und meint das auch so.

Kunibert staunt

Kunibert will nun auch endlich den Führerschein machen und erkundigt sich in einer Fahrschule, ob er wirklich gute Aussichten hätte, die Prüfung zu bestehen.

„Aber selbstverständlich", meint der Fahrlehrer, „erst gestern noch hat bei uns ein Fünfundachtzigjähriger die Prüfung bestanden.

„Mann", staunt Kunibert, „und ich habe immer gedacht, Fußgänger werden gar nicht so alt!"

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Von der Pistole zum Auto

Graf Alessandro Volta, der italienische Physiker, erfährt im Jahr 1777, dass aus einen Brunnen bei Como ein Gas austreten würde, das brennbar sei.

Bei Experimenten findet er heraus, dass dieses Gas, mit Luft gemischt, explodiert, wenn man es mit einem elektrischen Funken zündet.

Mit der „Pistola di Volta" vergnügen sich die Kavaliere jener Zeit damit, ihre Damen zu erschrecken, wenn mit lautem Geräusch der im Lauf sitzende Pfropfen herausgeschleudert wird.

Diese Pistole, zunächst nichts weiter als ein Spielzeug, soll die Entwicklung des Verbrennungsmotors entscheiden vorantreiben.

Doch zunächst sei ein kleiner Abstecher in die Geschichte erlaubt, der erläutern soll wie das Gas zu seinem Namen kam. Im 16. Jahrhundert schrieb der Arzt und Naturforscher Theoprastus Paracelsus: „Daß der Luft nicht sey, als ein Chaos". Mit diesem griechischen Wort „chaos" als Bezeichnung für den ungeordneten Urstoff, wollte er wohl ausdrücken, dass die Luft ein Gemisch wäre, dessen Zusammensetzung ihm unbekannt war.

Es war der holländische Arzt und Chemiker, der 1640 diese Wort lautmalerisch in „Gas" umsetzte und bereits 41 Jahre später wird ein englisches Patent erteilt, eine neue Art, Pech und Teer aus Grubenkohle herzustellen. 1691 wird in England bereits Leuchtgas aus Steinkohle experimentell verwendet.

Der französische Ingenieur d'Humbersin stellt aus Holz und Öl Leuchtgas für eine sogenannte Thermolampe her, nachdem er Voltas Brunnengas untersucht und ein ähnliches Gas synthetisch herstellen kann.

Zusammen mit dem Engländer William Murdock macht er das Leuchtgas für allgemeine Beleuchtungszwecke publik und erhält 1801 ein französisches Patent für neue Mittel zur besseren Ausnutzung von Brennstoffen.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Dieses Patent enthält die erste Beschreibung eines Leuchtgasmotors.

Sechs Jahre später lässt sich der Schweizer Major Isaac de Rivaz ein Straßenfahrzeug patentieren, zu dessen Verbrennungsmotor ihn die Pistola di Volta inspiriert hat, welche er auf der Kriegsschule in Saint-Cyr kennenlernte.

Es ist die Zeit des Umbruchs in Europa und die Zeit des großen Napoleon. Noch nie waren die Menschen geistig so lebendig wie in dieser Zeit, und Naturwissenschaften und Technik schreiten in ihrer Entwicklung nicht mehr fort, sie machen große Sprünge.

Der Engländer William Cecil konstruiert 1820 einen Motor, der mit Wasserstoff angetrieben wird und anstandslos läuft. Drei Jahre später bastelt Samuel Brown, durch diese Erfindung angeregt, mehrere Leuchtgasmotoren. Ein damit ausgerüsteter Wagen macht sogar eine Probefahrt. Ein Motor, der bereits mit Vergaser versehen und mit Benzin betrieben wird, wird von Hazard und Morey 1824 in Amerika ausgestellt.

„Über die Explosionsmaschine findet sich eine ebenso strenge wie wahre Kritik in dem Londoner Journal oft Art & Sciences vom Oktober 1824, Seite 202, welche „die Absurdität derselben beweist", schreibt Dinglers polytechnisches Journal im Jahre 1825.

Nur gut, dass es dabei bleibt, denn bereits ein Jahr vorher hat Sadi Carnot seine Broschüre über „Die bewegende Kraft des Feuers und die zur Entwicklung dieser Kraft geeigneten Maschinen" veröffentlicht.

Erstmals wurden hier ebenso wissenschaftlich wie genial die Grundprinzipien der Feuermaschinen erkannt und so festgeschrieben, wie sie heute noch gültig sind.

Man muß die Schwierigkeiten der damaligen Erfinder verstehen, für sie ging es nicht nur darum, einen wirksamen Verbrennungsmotor zu entwickeln – sie mussten auch ein ganzes Weltbild verändern, in das diese Entwicklung nicht hineinpasste.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Das Mondauto

Journalisten können oft dümmere Fragen stellen, als der Befragte beantworten kann. So erlebte ich es jedenfalls in der Volkssternwarte Bochum mit Herrn Professor Kaminski. Ein Verlag hatte eingeladen. Es ging um die Vorstellung einer neuen Enzyklopädie und die Technik der, dank Kaminski, nicht unbekannten Sternwarte sollte dafür den eindrucksvollen Hintergrund liefern – gegen einen nicht weniger eindrucksvollen Scheck, versteht sich.

Ich komme dort also, wegen der Höflichkeit, eine Viertelstunde vor der Zeit an, werde von dem Herrn Professor mit Handschlag begrüßt und von dem Verleger herzlich willkommen geheißen und so habe ich noch bis zu Beginn der Veranstaltung Zeit, mich in dem Bau, der mich sehr beeindruckt, etwas umzusehen.

Da hängen Großfotos an den Wänden, der Weltraum atmet mich an und Astronauten schweben darin. Helle Sonnen, schwarze Löcher und Milchstraßen sind zu sehen. Außerdem noch ferne Galaxien und andere Welten oder wie man das nennt, was das Vorstellungsvermögen des normalen Erdenbürgers übersteigt. Da, plötzlich steht es vor mir. Ein unmögliches Vehikel. Wenn ich seine Konstruktion beschreiben sollte, dann würde ich sagen: sie reicht von primitiv bis genial!

„Mondauto" verkündet ein Schild und ich atme astronomisches. Mit dieser Konstruktion sind also die amerikanischen Astronauten über die Oberfläche unseres Trabanten gefahren.

Man sollte es kaum glauben.

„Herr Professor", respektlos von mir am Ärmel gezogen, folgt Kaminski mir, „ist das wirklich das Auto, mit dem die Astronauten damals…?"

„Ich muß diese Frage oft bei Besuchern beantworten", lächelt Kaminski gequält, „aber bei gebildeten Journalisten hätte ich eigentlich vorausgesetzt, dass sie sich vorstellen können, dass die Astronauten Wichtigeres zu tun haben, als ein altes Auto vom Mond auf die Erde zurückzubringen."

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Barry und die neunzig PS

Barry heißt eigentlich Bernhard, aber wehe, es würde ihn jemand so nennen, der würde sofort mit seiner gefürchteten Rechten Bekanntschaft machen.

Im Augenblick sitzt Barry im Zweiliter-Granada mit neunzig PS und jagt über den Ruhrschnellweg, er hat die Polizei hinter sich und muß unbedingt schnell die Sauerlandlinie erreichen, ehe die Polizei Straßensperren einrichten kann.

Vor ihm ist schon der Stadtrand von Dortmund und hinter ihm ist die Polizei der Städte Bochum und Essen. In Bochum hat Barry nämlich die Deutsche Bank überfallen und dabei mehr als eine Million Mark erbeutet.

Die Polizei von Bochum ist deshalb sauer auf Barry und die Polizei von Essen macht mit, weil sie auch gerne mal erwähnt werden möchte, wenn in der Bild-Zeitung steht: „Bank-räuber Barry auf der B 1 von der Polizei geschnappt!" Barry jagt also über den Schnellweg, und an den Kreuzungen legt er noch etwas zu, auch wenn die Ampeln auf Rot stehen. Er hatte schon immer etwas gegen Rot; sowohl farblich als auch politisch.

Damit ist er der Polizei gegenüber im Vorteil, denn die muß bei Rot aufpassen. Wenn die Polizisten in solchen Situationen auch etwas gegen Rot haben, aber sie wollen doch noch in den Genuß ihrer verdienten Pension kommen.

In dieser Hinsicht kennt Barry keine Hemmungen – er ist auf diesem Gebiet Selbst-versorger.

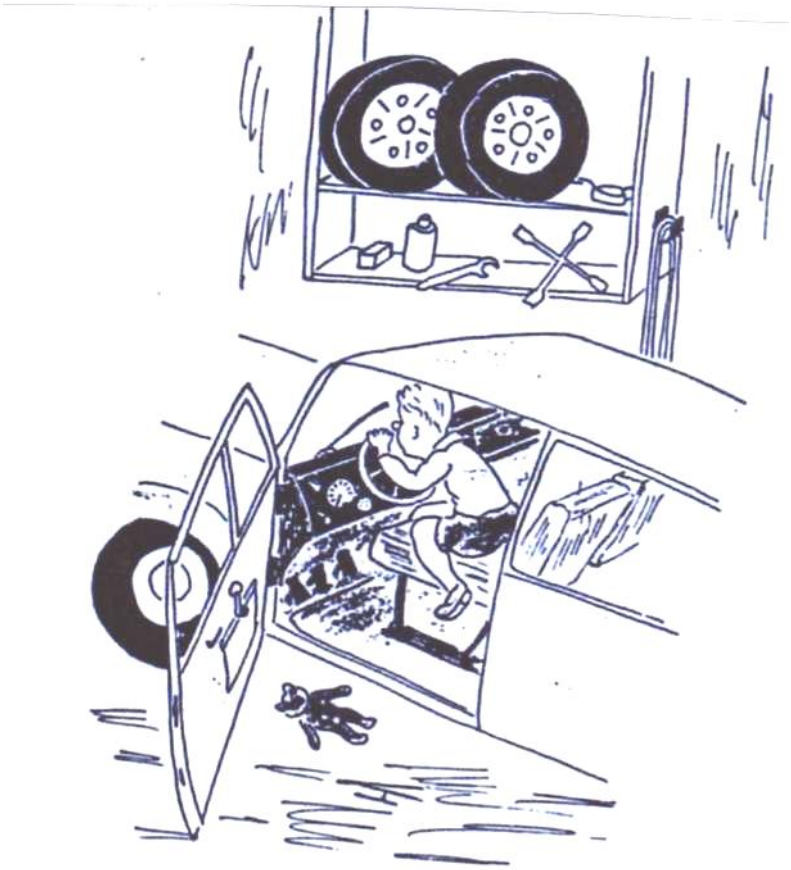
Kürzlich hatte sein Vater eine Videokassette mit nach Hause gebraucht. „Der Malteser Falke" hieß sie.

„Humphrey Bogart", hatte der Vater gesagt, als der Film zu Ende war, „das war noch ein richtiger Mann. Dem alten Humphrey kann die die junge Generation nicht einmal das Wasser reichen!"

Barry hatte sich später noch einmal den Film in aller Ruhe angesehen und er musste seinem Vater Recht geben. Humphrey war einfach der Größte.

Da kam auch schon die Straßensperre.

Noch sind die Nagelbretter nicht ausgelegt, und so donnert Barry mit Höchstgeschwindigkeit durch die Sperre. Mit hässlichem Klirren zerbrechen die Seitenfenster des Granada im Hagel der Geschosse, welche die Polizei in ohnmächtiger Wut abfeuert.



Barry aber zieht sich nur lächelnd den Hut ins Gesicht, wie es Humphrey Bogart in dieser Situation auch getan haben würde.

An der Autobahnauffahrt hat die Polizei ganz einfach und wirkungsvoll einen großen Tankwagen mit Benzin quergestellt, es gibt kein Entkommen mehr für Barry.

Abrupt bremst er den schweren Granada ab und steigt aus, dabei fühlt er die schwere Magnum unter seiner Schulter. Aber Barry weiß, wann er verloren hat, doch rechnet er sich für später eine gediegene Chance aus. Es kommt jetzt nur darauf an, die Ruhe zu bewahren und den richtigen Anwalt zu finden.

Ein Mann gibt niemals aus, denkt Barry und das hätte Humphry Bogart jetzt an seiner Stelle auch gedacht.

„Legen Sie jetzt ganz vorsichtig Ihre Waffe ab", verlangt der Polizist mit der automatischen Schnellfeuerwaffe im Anschlag und Barry tut ihm lächelnd den Gefallen.

Dann tritt er vorsichtig und leise, damit seine Eltern nicht wach werden, durch die Tür, welche von der Garage in das Haus führt und schleicht sich die Treppe hinauf in sein Zimmer.

Denn Barry ist erst neun Jahre alt und jeden Sonntagmorgen, wenn seine Eltern noch schlafen, setzt er sich an das Steuer des alten Granada und erlebt ohne Zündschlüssel die tollsten Abenteuer.

Aber sonst ist Barry ein ganz normaler Junge, der nur zwei Wünsche an das Leben hat.

Der eine ist, dass er sich auch einmal so einen Wagen wie sein Vater leisten kann und der andere ist, dass er die Englischarbeit vergangene Woche nicht wieder so verhauen hat wie beim letzten Mal.

Wie ein Mann Auto fährt,
so möchte er sein

- Anna Magnani –

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Dreckskarre

Nach einer geschäftlichen Verhandlung, deren Ausgang nicht ganz seinen Erwartungen enstprach, ließ sich der dicke Hagenbach ächzend in eine Taxe fallen.

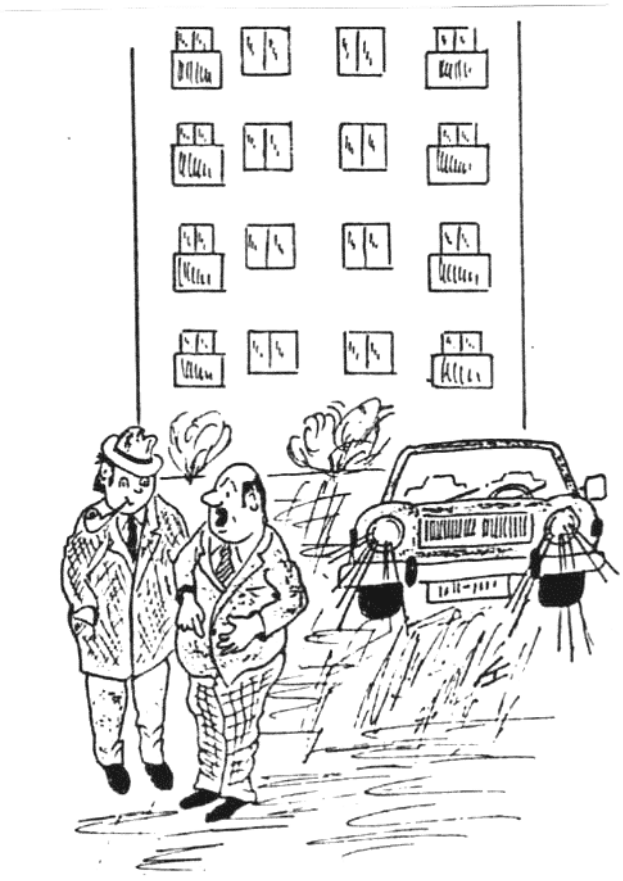
In Gedanken noch ganz bei der Geschäftsverhandlung, merkt er erst nach einigen Minuten, dass der Wagen noch immer nicht losgefahren ist.

„Mann", reagiert Hagenbach sich dankbar ab, „wollen Sie denn nicht endlich mit Ihrer Dreckskarre losfahren?!"

„Sobald sie mir gesagt haben, mein Herr", lächelt der Taxifahrer überaus höflich, „wo ich den Dreck abladen soll!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de



Fusselbecks Auto

„Also hören Sie, Fusselbeck", hob ich an, „Ihr Auto…" „Darauf habe ich ja nur gewartet, Nachbar Frech", begann Fusselbeck sich zu autorisieren, „der Wagen ist brandneu gekauft und bar bezahlt, den lasse ich mir von Ihnen nicht mies machen!"

„Aber ich wollte Ihnen doch nur sagen…", setzte ich erneut an, doch Fusselbeck ließ mich nicht zu Wort kommen. „Sie gönnen mir den Wagen nicht", begann er sich aufzuregen, „nur, weil Sie sich so etwas nicht leisten können. Aber ich will Ihnen mal etwas sagen…"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Und Fusselbeck sagte es, bis ich Hunger und Durst bekam. Aber, Fußelbeck…", nahm ich einen neuen Anlauf.

„Da gibt es kein Wenn und kein Aber", schnitt er mir sofort wieder das Wort ab. „Ich weiß doch, dass Sie nur neidisch sind. Sie gönnen mir diesen schönen Wagen einfach nicht, weil Sie sich so etwas gar nicht leisten können. Und warum können Sie sich so etwas gar nicht leisten? Ich will es Ihnen sagen: Weil Sie nicht sparen können, und warum können Sie nicht sparen…?" Fusselbeck begann, mir meinen finanziellen Verhältnisse in ihrer ganzen Erbärmlichkeit darzulegen.

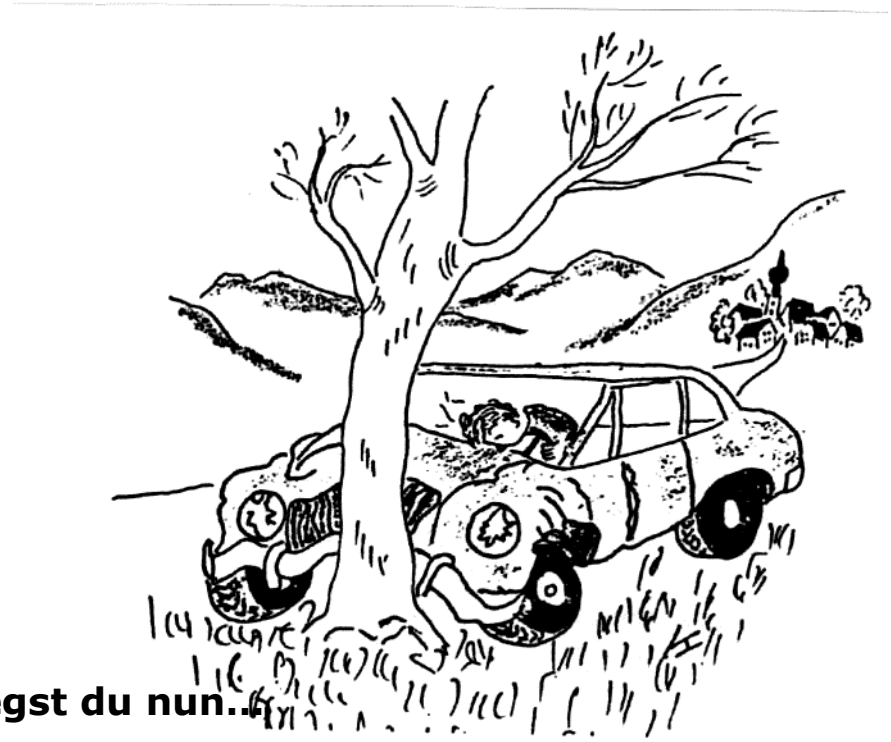
„Mann, Fusselbeck", rief ich genervt, als meine Vermögensverhältnisse den Stand der Weltwirtschaftskrise erreichten, „ich wollte doch bloß…"

Was Sie wollen, das weiß ich", tobte Fusselbeck, „sie wollen den Leuten die verdienten Früchte schwerer Arbeit madig machen. Sie sind nämlich ein Linker; ein grüner Linker sind Sie. Mann sollte Sie beim Verfassungsschutz anzeigen. Aber ich habe Sie erkannt, Nachbar Frech, mir machen Sie nichts vor, seit Tagen warte ich schon darauf, dass Sie mich wegen meines neuen Autos ansprechen, um mir die Freude daran zu verderben!"

„Ich wollte Ihnen doch nur sagen, dass Sie vergessen haben, das Licht an Ihrem neuen Auto auszumachen!" rief ich. „Ja, verdammt noch mal", rief Fusselbeck erschrocken, „warum sagen Sie das denn nicht gleich…?!"

Langsamfahrer und Umleitungen
sind sehr geeignete Mittel,
den Wortschatz der Autofahrer
zu vergrößern

- Georg Tomalla -



Da liegst du nun…

Da liegst du nun…,
eben fuhrst du noch so flott,
da liegst du nun…,
und dein Wagen, der ist Schrott.

Da liegst du nun…,
es war gar nicht mehr so weit,
da liegst du nun…,
und hast jetzt soviel Zeit.

Da liegst du nun…,
wo man dich hingelegt,
da liegst du nun…,
bist gar nicht aufgeregt.

Da liegst du nun…,
sie tragen dich fort,
da liegst du nun…,
und sagst kein Wort.

Da liegst du nun…,
denkst an dein Leben,
da liegst du nun…,
möchtest gern noch was reden.

Da liegst du nun…,
auf dem Weg in's Krankenhaus,
da liegst du nun…,
und es ist mit dir aus.

- Sebastian Frech -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Die Rache des Kundendienstberaters

Unserem Diagnosen-Willi hat seine Frau Gemahlin, so redet er immer von seiner Frau, aufgetragen, zum Abendessen eine Dose Bratheringe mit nach Hause zu bringen.

Einem Kundendienstberater, der so etwas nach Feierabend besorgt, dem sollte man ein gutes Zeugnis und zum nächsten Kündigungstermin die Papiere geben; wozu gibt es denn eigentlich Probefahrten?

Diagnosen-Willi kauft also bei einer solchen Gelegenheit den begehrten Brathering, und als er aus dem Geschäft kommt und in den Wagen steigt, ist der Zündschlüssel weg! Der aufmerksame Leser vermutet richtig: Diagnosen-Willi hat den Zündschlüssel stecken lassen.

Fast alle Kundendienstberater lassen den Zündschlüssel stecken, denn es gibt nichts Unangenehmeres als die Situation, wo der Kunde auf der Matte steht und der Berater mit dem Schlüssel in der Tasche auf Probefahrt ist.

Hinter dem Scheibenwischer findet Diagnosen-Willi auch einen Zettel von der Polizei, auf dem diese ihm mitteilt, dass der Schlüssel auf der Wache abzuholen wäre.

Die Polizei sieht von einer Ordnungsstrafe ab, denn man kennt sich und ist schließlich aufeinander angewiesen. Diagnosen-Willi nimmt seinen Schlüssel, verlässt die Wache und sinnt auf Rache. Da sieht er den Streifenwagen stehen stehen und noch einiges mehr, nämlich den Zündschlüssel stecken!

Zufällig stellt sich ihm auch noch eine Telefonzelle in den Weg, von wo aus er die Wache anruft.

Kurz darauf stürzen zwei völlig aufgelöste Ordnungshüter aus der Wache, eilen im Laufschritt zur Telefonzelle, blättern fieberhaft im Telefon buch und finden dort einen Zettel:

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

„Glaubt ihr, ich hätte wirklich euren Zündschlüssel geklaut? Ich weiß ja, dass ich das nicht darf", schreibt Diagnosen-Willi, „ich bin ja schließlich auch kein Polizist!" Sehen Sie, das war die Rache des Kundendienstberaters.

Vom Blitzkarren zur Isabella

Betrachtet man die Lebensgeschichten großer Automobilbauer, so ist bei vielen dieser Selfmademan industrieller Serienfertigung Auf- und Abstieg nahezu identisch.

Ein Mensch hat einen Traum, das Schicksal erlaubt es ihm, seinen Traum zu verwirklichen und er gründet eine Fabrik, in der Autos hergestellt werden, welche die Anerkennung des Marktes finden.

Die Firma expandiert und wächst scheinbar grenzenlos weiter, bis sie sich zu einem Moloch entwickelt, der beginnt, seinen eigenen Schöpfer zu verschlingen.

So war das bei Daimler, Benz, Renault und vielen anderen Größen der Automobil-geschichte – auch bei Carl Friedrich Wilhelm Borgward, den wir hier als ein Beispiel dafür herausstellen wollen.

Der Schlosserlehrling Borgward, der als Schwarzhörer an der Technischen Hochschule Hannover zum Oberingenieur avanciert, steigt mit neunundzwanzig Jahren und Tausend Mark Eigenkapital als Teilhaber in die „Bremer Reifenindustrie" ein, die sich zu dieser Zeit mit der Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen beschäftigt.

Unweit dieser Firma liegen die Hansa-Lloyd-Werke AG, die Automobile produzieren und nach einem Hersteller für Wasserkühler suchen. Die Bremer Reifenindustrie firmiert um und nennt sich unter ihrem Alleinbesitzer „Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co".

Als man 1922 in der Bremer Neustadt einen neuen Fabrikkomplex errichtet, hört Borgward durch Zufall, wie sich zwei seiner Mitarbeiter darüber unterhalten, dass der Handkarren-transport zwischen dem Materiallager und der Fertigung doch sehr mühsam und umständlich sei. Ein kleines, motorisiertes Transportmittel wäre hier die ideale Lösung.

Borgward erkennt blitzschnell, dass in dieser Zeit viele Betriebe solche und ähnliche Probleme haben müssen und setzt sich ans Zeichenbrett.

Es entstand ein Dreiradwagen mit einem hinten liegenden Motorradmotor, mit einer Leistung von 2,2 PS; bei 120 ccm. Einen Monat später verlassen bereits sechs dieser „Blitzkarren" das Werk, die eine Tragfähigkeit von 250 Kilogramm haben. Mit 500 Kilogramm Nutzlast kommt 1925 ein weiteres Fahrzeug auf den Markt, das von Borgward etwas sarkastisch „Goliath" getauft wird. Der „Goliath" wird von der folgenden Wirtschaftskrise nicht betroffen, aber die Hansa-Lloyd-Werke müssen aufgeben und mit einem Teilhaber, der zehntausend Markt einbringt und acht Jahre später mit 4,4 Millionen Mark abgefunden wird, erwirbt Borgward die Aktienmehrheit.

Die Modellpalette an Nutzfahrzeugen wird zunächst erweitert, bis man endlich einen Personenwagen, den „Goliath Pionier", mit drei Rädern, Ilo-Heckmotor und Schwingachsen baut. Das Fahrzeug wird kein Erfolg. Die Nachfolgetypen hingegen können sich schnell die Herzen der Autofahrer erobern.

Der „Hansa 100" und die folgenden größeren Fahrzeuge mit immer stärkeren Motoren, macht ein neues Werk in Bremen-Sebaldsbrück erforderlich. Als der Krieg ausbricht, arbeiten bei Borgward achttausend Menschen.

Wegen seiner Tätigkeit als Wehrwirtschaftsführer wird Borgward für drei Jahre von den Engländern in ein Gefängnis gesperrt. Dort konstruiert er den ersten deutschen Wagen mit einer Pontonkarosserie und erregt mit diesem „Hansa 1500" auf dem Automobilsalon in Genf Aufsehen.

Borgward ist der erste europäische Automobilbauer, der keine konstruktiven Anleihen bei Vorkriegsautos macht, sondern völlig neu konstruierte Nachkriegsautos baut.

Dem „Hansa 1500" wird der kleine Lloyd zur Seite gestellt, im Volksmund „Leukoplastbomber" genannt, weil seine mit Kunststoff überzogene Sperrholzkarosserie an Heftpflaster erinnert.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Die Produktion steigt ständig weiter und 1959 arbeiten 23000 Menschen für die Firma Borgward, welche die Hälfte ihrer Produktion exportiert.

Es entstehen Montagewerke in Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Neuseeland, Indonesien. der Republik Südafrika und auf den Philippinen.

Das Ende von Borgwards Auto-Imperium beginnt in der ohnehin verkaufsschwachen Wintersaison 1955 als der schwedische Export nachlässt, weil das deutsch-schwedische Warenabkommen ausläuft – 2000 Arbeiter müssen entlassen werden.

Was zunächst als eine vorübergehende Krise eingeschätzt wird, verstärkt sich, als 1960 der Export für Automobile insgesamt zurückgeht. Die Bänder der Borgward-Werke laufen weiter und auf den Halden häufen sich zehntausende unverkaufter Autos. Die Banken versagen dem Unternehmer, der von 1949 bis 1951 noch zweihundert Millionen Mark aus eigener Tasche investierte, weitere Kredite.

Borgward muß am 30. Januar 1961 seine Zahlungsunfähigkeit erklären – Ein Mann seines Schlages überlebt so eine Erniedrigung, wie er das sieht, nicht lange.

Massenarbeitslosigkeit befürchtend, springt der Bremer Senat ein und übernimmt die Werke; doch es ist zu spät. In sechs Monaten steigen die Verpflichtungen für die Borgward-Werke von einhundertzwanzig auf zweihundert Millionen Mark. Das Unternehmen, das einmal in der ganzen Welt einen Namen für nationales Technikkönnen und Wirtschaftswachstum hatte – wird im August 1961 endgültig liquidiert.

Als Automobilhersteller war Carl Friedrich Wilhelm Borgward einer der letzten großen Serienproduzenten, die allein einem Imperium vorstanden. Der Schlosserlehrling und Sohn eines Kohlenhändlers aus Hamburg-Altona stand, als er sein Ziel erreicht hatte, vor den Trümmern seines Lebenswerkes. Solche Männer werden heute von seelenlosen Kapitalgesellschaften und Konsortien ersetzt.

Der Angeber

„Tut mir leid", sagte der Meister, als ich in die Werkstatt kam und meinen Wagen abholen wollte, „aber wir werden nun doch nicht fertig, morgen Vormittag können sie ihn mit Sicherheit aber wiederhaben".

Langsam ging ich bis zur Haltestelle. Noch beinahe eine Stunde sollte es dauern, bis der nächste Bus fuhr, und nun begann es auch noch zu regnen.

Da rauschte etwas Futuristisches heran. Ein Lamborghini-Countach-Coupé, mit zwölf Zylindern und 455 PS etwa dreihundert Kilometer schnell.

Der Fahrer, ein elegant gekleideter junger Mann, vielleicht achtzehn Jahre alt, schob die rechte Tür auf und fragte gewinnend lächelnd: „Kann ich Sie mit in die Stadt nehmen?" „Das ist sehr freundlich von Ihnen", sagte ich während ich in diesem zweihunderttausend Mark teuren Traum von einem Auto versank.

„Aber ich bitte Sie", meinte der junge Mann beinahe entschuldigend, „wir Autofahrer müssen doch zusammenhalten!"

„Sie fahren aber einen sehr teuren Wagen", entfuhr es mir. „Na, ja", meinte er, „ich lebe halt meinen Neigungen und schnelle Autos gehören ebenfalls dazu wie schöne Mädchen". „Ich habe auch mal ein schönes Mädchen geheiratet", sagte ich zögernd, „aber dann bekamen wir Kinder und ich brauchte mein Geld für ein Eigenheim, für so einen tollen Wagen hat es dann nicht mehr gereicht".

„Da haben Sie etwas falsch gemacht", meinte der Achtzehnjährige lebenserfahren, „ich wechsle die Mädchen nach spätestens einem Monat und die Autos spätestens nach einem Jahr".

„Man muß achtzehn Jahre alt werden, um zu so einer Philosophie zu finden", sagte ich gelassen, „und außerdem noch sehr viel Geld haben".

„Geld spielt bei mir keine Rolle", meinte der jugendliche Fahrer neben mir, „was diese komische Philosophie angeht, da stehe ich völlig über den Dingen!"

An einer Kreuzung mussten wir anhalten, weil die Ampel rotes Licht zeigte.

„Diese Ampeln", meinte der junge Mann neben mir, „die sollte man alle abschaffen. Beim nächsten Kanzlerfest werde ich einmal mit Helmut darüber reden.".

„Sie sind mit dem Kanzler auf Du?" fragte ich verblüfft. „Ich bin der Mann, der die Fäden in der Hand hält Verehrtester", lächelte er, und Flick ist ein Dilettant, wenn man es wagt, ihn mit mir zu vergleichen!"

Während wir weiter in die Innenstadt fuhren, erzählte er mir einiges aus seinem Leben. Ronald Regen und Liz Taylor waren seine Paten und die Schygulla und Karajan seine letzten Trauzeugen.

„Ich schaffe nur zwei Scheidungen im Jahr", sagte er bedauernd, während er auf dem Rathausplatz hielt und das war mitten im Halteverbot.

Ich wollte ihn noch warnen, doch da scherte schon ein Streifenwagen der Polizei ein und ein Beamter stieg aus. Freundlich lächelnd kam er auf den Lamborghini zu. „Darf ich bitte Ihren Führerschein und die Zulassung sehen?" fragte er mit der Höflichkeit, die diesen Menschen eigen ist. Huldvoll reichte der junge Mann die Papiere durch das Fenster und geduldig sah sich der Beamte die Papiere an. „Ihrem Führerschein entnehme ich", sagte er dann lächelnd, „dass Sie ihn heute bestanden haben und aus der Zulassung ersehe ich, dass der Wagen auf den bekannten Millionär Cyril Siebentritt zugelassen ist und Sie wohl sein Sohn sind.

Darf ich Sie aber dennoch fragen, ob Sie mit einem Verwarnungsgeld von vierzig Mark einverstanden sind?"

Er war damit einverstanden und ich ging nachdenklich nach Hause. Da wartete ein schönes Mädchen auf mich, von dem ich mich nicht nach einem halben Jahr scheiden ließ und ein Eigenheim – allerdings kein Lamborghini-Countach, der meinem Vater gehört.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Nobody is perfect

Der Mensch ist empört, der Mensch ist ein Kunde. Ein Auto hat er gekauft, einen Wohnanhänger hat er gekauft und eine Anhängerkupplung hat er auch gekauft.

Mit mehr als fünfzigtausend Mark hat er zum Umsatz beigetragen. Was er sagt, hat Gewicht. Gewicht für fünfzigtausend De-emm! Er sagt laut, was er zu sagen hat.

„Schweinerei", sagt er und „Saftladen" und „Murksarbeit!" sagt er auch.

Andere Kunden werden aufmerksam, und der Kundendienstberater denk an Public Relations. Er flüstert, der Kunde möge doch bitte mit nach nebenan kommen, dort könne man sich in aller Ruhe über die Angelegenheit unterhalten. Dort stehen bequeme Sessel, dort kann man bei einem Kognak so ziemlich alles regeln. Vom Kognak sagt er allerdings nichts.

Der Kunde hat zwar noch nichts von der psychologischen Behandlung von Reklamationen gehört, aber will trotzdem keinen bequemen Sessel und Kognak kann er auch zu Hause trinken. Vom Kognak sagt er allerdings auch nichts.

Er hat sich geärgert und will sich nun in aller Ruhe und Ausführlichkeit abreagieren. In einem bequemen Sessel, bei einem Kognak kann man sich nicht qualifiziert abreagieren.

Verdammt noch einmal!!!

Diese Menschen vom TÜV, die haben ihn gepiesackt. Nur weil die doofe Werkstatt vergessen hat, die Federscheiben unter die die Schraubenmuttern zu tun, haben die ihm nicht die Anhängerkupplung abgenommen. Eine reine Schikane ist das doch!

Der Kundendienstberater ist ein alter und erfahrener Hase. Die Angelegenheit ist in wenigen Minuten erledigt. Der Kunde, mit einer kostenlosen Wartung in der Tasche, zieht ebenso entschädigt wie zufrieden seiner Wege.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Der Kundendienstberater ist nicht zufrieden. Er ärgert sich – über sich selbst.

„Mist", denkt er, und „dass das ausgerechnet mir passieren muß", denkt er auch

Vor allem das unverschämte Grinsen seiner jüngeren Kollegen ärgert ihn maßlos.

„Achtet bei den Anhängerkupplungen immer auf die Federscheiben", hatte er stets gepredigt, „die werden oft und gern verschusselt!" Wie hieß es doch eingangs: „Kein Mensch ist perfekt!"

Sex ist wie Autofahren:
Kurven sind interessanter
als eine lange Gerade

- Henning Venske -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Chinesischer Autounfall

Es geschah eines Tages, als die Sonne das Reich der Mitte in einer Weise erhellte, wie sie es seither schon lange nicht mehr getan hat, dass sich zwei Automobile an der Straße von Nanking nach Peking trafen.

Sie trafen sich dergestalt, dass ihre Insassen in den Schmutz der Straße geschleudert wurden, während die beiden teuren ausländischen Automobile völlig ineinander verkeilt auf der Kreuzung stehen blieben.

Als die beiden Autofahrer, Gang-Schal-Tung aus Peking und Hand-Brem-Se aus Nanking wieder zu sich gekommen waren, entspann sich folgender Dialog:

Gang-schal-Tung: „Erhabener Ritter der Landstraße, hoher Meister am Volant! Die Götter der Verblendung haben meinen Blick durch die Windschutzscheibe getrübt; ein böser Kobold drückte meinen ungehorsamen Fuß auf das Gaspedal. Nur so konnte es geschehen, dass ich nichtswürdiger Straßenstrauchritter, der es nicht wert ist, die Spur eurer Reifen mit seinen armseligen Füßen zu berühren, mit seiner rostigen Asthmamühle der Karosserie eures göttlichen Luxusgefährtes eine entstellende Beule beigebracht habe, ich beuge mein Haupt in den Staub der Straße und bitte ergebest um Verzeihung. Verfügt über mich und meine Börse!"

Hand-Brem-Se: „Euer Hochwohlgeboren! Nur ein böser Geist konnte es wollen, dass ich mit meinem lächerlichen Klappermobil, diesem Gespött der Rickschahkulis und Straßenjungen, mich erkühnte, Euren Weg zu kreuzen, gerade, als Ihr Euren wohlgeformten Fuß auf den Gashebel gedrückt habt, um mit Eurem fahrbaren Glaspalast der Nähe meines armseligen Knochenrapplers zu entgehen. Es ist mir als Besitzer des verkehrsgefährdenden Kraftstoffesels eine Ehre, alle Schuld auf mich zu nehmen!"

Gang-Schal-Tung: „Aber mein hoher Freund, das ist zuviel!"

Hand-Brem-Se: „Aber doch, teurer Lenker eines Traumwagens, es ist der Rede nicht wert, ich bin ja Vollkasko versichert!"

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Abgesehen davon, dass wir hier vielleicht sogar die chinesische Höflichkeit etwas übertrieben haben sollten; kann man sich jedoch vorstellen, dass eine ähnliche Auseinandersetzung auf den Straßen unserer Zeit, einen Bruchteil von dieser fernöstlichen Höflichkeit vertragen könnte.

Fusselbeck und seine Düsenschuhe

Ich sah Fusselbeck schon vom weitem kommen. Er war zwar zu Fuß, zog aber eine meterlange Staubfahne hinter sich her, weil er ein Tempo von mindestens dreißig Kilometern in der Stunde drauf hatte.

Ich sprang auf und lief ihm ein Stück entgegen. „Fusselbeck", rief ich, „was haben Sie denn nun schon wieder angestellt?" „Aus dem Weg, Nachbar Frech", schrie Fusselbeck warnend. Dann durchquerte er mit unverminderter Geschwindigkeit meinen Vorgarten und landete mit je einem jungen Apfelbaum im Arm in meinem Springbrunnen auf der Terrasse meines kleinen Hauses.

„An Ihrem Springbrunnen kommt man aber auch nicht vorbei", meinte er, als ich ihn aus dem Wasser zog und abtrocknete. „Ich lasse meinen Drahthaarterrier entrosten, Fusselbeck", sagte ich wütend, „wenn das nicht der verrückteste Einfall war, den Sie jemals gehabt haben!"

„Ich hätte ja längst mit Ihnen darüber gesprochen, dass ich den Düsenschuh erfunden habe, der einmal das Auto ablösen soll", meinte Fusselbeck, während ich die beiden Apfelbäume wieder einpflanzte, „aber Sie haben ja keine Ahnung von der modernen Technik!"

„Also gut, Fusselbeck", sagte ich friedlich, „Sie haben also den Düsenschuh erfunden; erfinden Sie jetzt auch noch etwas, damit Sie nicht immer meine Apfelbäume und meinen Springbrunnen zum Anhalten brauchen!"

„Normalerweise", meinte Fusselbeck und legte die Düsenschuhe ab, woraufhin im Umkreis von hundert Metern alle Fliegen unter Krämpfen starben, „sollen die Triebwerke beim Anhalten ja in Gegenrichtung laufen und damit bremsen, aber das klappt noch nicht so recht".

„Mann, Fusselbeck", ächzte ich, „Sie sollten Ihre Socken als Insektenvernichtungsmittel patentieren lassen!"

„Sobald ich das Anhalten richtig im Griff habe", meinte Fusselbeck unbeeindruckt, „werde ich den Düsenschuh patentieren lassen und der Industrie zur Verwertung anbieten." „Und so lange soll ich mich damit abfinden, dass in meinem Vorgarten ambulante Apfelbäume wachsen, ehe Sie in meinem Springbrunnen landen?" wollte ich wissen.

„Man muß dem Fortschritt eben Opfer bringen", sagte Fusselbeck und warf seine Socken in die Richtung, wo ich mit viel Mühe und Liebe meine Avocados zog.

Die Avocados geben nach wenigen Minuten ihren Geist auf und wahrscheinlich würde auf diesem Boden nicht einmal mehr Unkraut wachsen. Das sagte ich Fusselbeck und noch viel mehr.

„Wissen Sie was, Fusselbeck", sagte ich, „wenn Sie das nächste Mal wieder Schwierigkeiten mit dem Anhalten haben, dann fahren Sie doch einfach so lange im Kreis, bis der Kraftstoff alle ist!"

Und das nächste Mal fuhr Fusselbeck im Kreis, weil er wieder nicht anhalten konnte.

Dummerweise stand ich in der Mitte des Kreises und Fusselbeck fuhr immer um mich herum.

„Mann, Fusselbeck", rief ich nach einer Stunde, „halten Sie doch endlich an, ich habe Hunger und Durst!"

Und Fusselbeck hielt endlich an.

Als sich der Staub gelegt hatte, sagte ich: „Na sehen Sie, es scheint ja zu funktionieren. Sie können ja anhalten, wenn Sie es wirklich wollen".

„Aber nur, wenn der Treibstoff alle ist", knurrte Fusselbeck wütend.

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Wenn Autos sterben...

Irgendwann kommt einmal unwiderruflich der Zeitpunkt, wo man sich von dem liebevoll „Kiste" genannten fahrbaren Untersatz trennen muß.

Wer es sich leisten kann, alle zwei bis drei Jahre einen neuen Wagen zu kaufen, der hat zwar – in der Regel – weniger Reparaturen und Pannen, aber auch nicht das richtige Verhältnis zu seinem Auto. Solche Autobesitzer behandeln ihre Fahrzeuge nach dem Prinzip „ex und hopp".

Nein, ich meine hier jene Autobesitzer, die ihren Wagen kaufen und ihn fahren, bis endlich der Besitzer oder das Fahrzeug – manchmal auch beide zugleich – den Geist aufgeben. Da gibt es Feiglinge, die kaufen sich einen neuen Wagen, und überlassen es dem Autohaus, für die Beseitigung des alten Kameraden über mehr als hunderttausend Kilometer zu sorgen, und hauen mit dem neuen Wagen und dem schlechten Gewissen ganz schnell ab, ohne dem treuen Veteranen noch einmal einen Blick zu gönnen.

Andere lassen den Schrotthändler, er nennt sich pietätvoll Autoverwerter, vor die Garage kommen und winken dem treuen Weggefährten mit Tränen in den Augen nach.

Schlimm ist es, wenn der Besitzer vor dem Auto stirbt. Da kommen dann die raffgierigen Erben und verhökern das gute Stück oft an einen neuen Besitzer, der überhaupt keine Ahnung von der Psyche des Fahrzeuges hat.

Wie ein Mensch an gebrochenen Herzen, stirbt so ein Auto oft an gebrochener Nockenwelle oder an einem Kolbeninfarkt, weil ihm sein neuer Besitzer einfach zuviel zugemutet hat.

Auch das Gegenteil kann der Fall sein. Da bekommt der PS-starke Vollblütler eine Anhängerkupplung verpasst und darf nun mit einem Anhänger über die Autobahn tuckern, die er früher mit zweihundert Kilometern in der Stunde hinter sich gelassen hat.

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de

Deutsche Autos haben eine durchschnittliche Lebenserwartung von neun Jahren, in Deutschland sterben zwei Millionen Autos im Jahr und müssen beseitigt werden, da man sie ja nicht beerdigen kann. Wie kommen also die Autos in den Auto-Himmel? Ein Auto mit einem Durchschnittsgewicht von 1000 kg besteht zu etwas 60 bis 70 % aus Eisen, zu fünf Prozent aus Nichteisenmetallen und der Rest besteht aus anderen Werkstoffen. Eventuell noch brauchbare Teile werden ausgebaut, der Rest geht an den Schrotthandel.

In der Shredder-Anlage – einem Reißwolf für Autos – haucht dann der treue Weggefährte endgültig sein Leben aus, wird in handtellergroße Stücke zerissen oder zerschlagen und anschließend in hochwertigen Eisenschrott, Nichteisenmetalle und sonstige Stoffe sortiert.

Im Gegensatz zu dem gepressten Autopaketschrott hat der Schrott aus der Shredder-Anlage einen hohen Reinheitsgrad und wird deshalb von der eisen- und stahlerzeugenden Industrie gerne übernommen.

Vielleicht fahren Sie gerade einen neuen, der zu einem gewissen Teil aus Ihrem alten besteht.

Neben den 165 Mio. Tonnen Schrott aus alten Autos fallen jährlich noch 300 000 Tonnen Altreifen an, von denen nur ein geringer Teil runderneuert wird.

Da gibt es das sogenannte Pyrolyse-Verfahren, bei dem die altgewordenen Beine Ihres Autos bei Hochtemperaturen thermochemisch zerlegt werden und anschließend zur Herstellung von Bodenbelägen oder zur Verkokung von Steinkohle dienen. Tiefgefroren werden sie auch in sogenannten Prallmühlen zu Kautschukgranulat zerschlagen und viele dieser altgedienten Reifen enden ganz erbärmlich im Krematorium, wenn sie auf irgend-welchen Mülldeponien verbrannt werden.

Sie sehen also, man sollte schon einen Gedanken an den altgedienten Veteranen ver-schwenden, wenn man ihn auf den Weg zu Autofriedhof schickt. – Einige, wenige allerdings, erleben noch den richtigen Himmel auf Erden. Sie werden nicht verschrottet und sehr alt. – Sie werden Oldtimer….

Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung
Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Konto-Nummer: 53 407 001

Letzte Fahrt

An meinem Todestag – ich werd ihn nicht erleben –
da soll es mittags rote Grütze geben,
mit einer fetten, weißen Sahneschicht…
Von wegen Leibgericht.

Mein Kind, der Ludolf, bohrt sich kleine Dinger
aus seiner Nase – niemand haut ihm auf die Finger.
Er strahlt, als einziger, im Trauerhaus.
Und ich liege da und denk: „Ach polk dich aus!"

Dann tragen Männer mich vors Haus hinunter.
Nun fasst der Karlchen die Blondine unter,
die mir zuletzt noch dies und jenes lieh…
Sie findet: Trauer kleidet sie.

Der Zug ruckt an. Und alle Damen,
die jemals, wenn was fehlte, zu mir kamen:
vollzählig sind sie heut' noch einmal da…
und vorne rollt Papa.

Da fährt die erste, die ich damals ohne
die leiseste Erfahrung küsste: die Matrone
sitzt schlicht im Fond, mit kleinem Trauerhut.
Altmodisch war sie – aber sie war gut.

Und Lotte! Lottchen mit dem kleinen Jungen!
Briefträger jetzt! Wie ist mir der gelungen?
Ich sah ihn nie. Doch wo er immer schritt:
mein Postscheck ging durch sechzehn Jahr mit.

Auf rotem samtnen Kissen, im Spaliere,
da tragen feierlich zwei Reichswehroffiziere
die Orden durch die ganze Stadt,
die mir mein Kaiser einst verliehen hat.

Und hinterm Sarg mit seinen Silberputten,
da schreiten zwoundzwanzig Nutten –
sie schluchzen innig und mit viel System.
Ich war zuletzt als Kunde sehr bequem…

Das Ganze halt! Jetzt wird es dionysisch!
Nun singt ein Chor: Ich lächle metaphysisch.
Wie wird die schwarzgestrichne Kiste groß!
Ich schweige tief.
Und bin mich endlich los.

- Kurt Tucholksky -

SF.-press C. & G. Schrön Wagnerring 20 D-58553 Halver/W.
Tel.: 02353/2865 Tel.: 02353/665540 # 171 – 124 30 80 Fax: 02353/665541
e-Mail: info@gschroen.de - http//www.gschroen.de